



مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

جامعة الكويت - تأسس عام ١٩٩٤م

سلسلة ملخصات الرسائل الجامعية

«الماجستير والدكتوراه»

الرسالة رقم (٤)

موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم

دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

«رسالة ماجستير»

إعداد

نورة يوسف مبارك الكواري

إشراف الأستاذ الدكتور

محمد المعتصم مصطفى أحمد

الكويت - أغسطس ٢٠٠٦م



مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

جامعة الكويت - تأسس عام ١٩٩٤م



سلسلة ملخصات الرسائل الجامعية
(الماجستير والدكتوراه)
الرسالة رقم (٤)

موانئ الساحل الغربي للخليج العربي

فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم

دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

«رسالة ماجستير»

إعداد

نورة يوسف مبارك الكواري

إشراف الأستاذ الدكتور

محمد المعتصم مصطفى أحمد

الكويت - أغسطس ٢٠٠٦م

فهرسة مكتبة الكويت الوطنية أثناء النشر

387.1953 الكواري، نورة يوسف مبارك.

موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ،رأس مسندم: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية / إعداد نورة يوسف مبارك الكواري؛ إشراف محمد المعتصم مصطفى أحمد.ـ ط ١ .ـ مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، 2006

107 ص.ـ (سلسلة ملخصات الرسائل الجامعية؛ 4)

أطروحة ماجستير.

1. الموانئ 2. الخليج العربي ـ الموانئ 3. مسيعيد ـ ميناء 4. دبي ـ ميناء 5 ـ التجارة البحرية أ ـ العنوان ب ـ أحمد محمد المعتصم مصطفى (مشرف) ج ـ مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية. الكويت (ناشر) د ـ السلسلة

= =

رقم الإيداع: 2006/345

ردمك: 99906-88-03-6



العنوان الإلكتروني لصفحة المركز www.cgaps.net

البريد الإلكتروني للمركز gulf_center@yahoo.com

أعضاء مجلس إدارة
مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

المحتويات

رقم الصفحة	موضوعات الرسالة
٧	المقدمة ....
	الفصل الأول:
١١	الملامح الجغرافية الطبيعية للمنطقة ....
	الفصل الثاني:
٢٧	التطور التاريخي للموانئ ....
	الفصل الثالث:
٣٩	تصنيف الموانئ في منطقة الدراسة ....
	الفصل الرابع:
٦٣	المجال الأرضي والمجال البحري والنقل والمواصلات .....
	الفصل الخامس:
٧٩	النشاط في موانئ الدراسة ....
	الفصل السادس:
٩٣	ميناءا مسيعيد ودبي (الخور وراشد) دراسة تفصيلية ...
١٠٧	**الخاتمة:** ....

المقدمة

تتناول هذه الرسالة موانىء الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم. وسبب تحديد رأس مسندم في الشرق وخليج سلوى في الغرب كحدين لمنطقة الدراسة هو أن رأس مسندم وإن كان يقع ضمن حدود سلطنة عُمان إلا أنه يعتبر حداً جغرافياً واضحاً لموانىء دولة الإمارات العربية المتحدة على الخليج العربي ، أما خليج سلوى فقد اختير حداً غربياً لمنطقة الدراسة ليدخل البحرين - التي تقع في مدخله - دون موانىء المملكة العربية السعودية ، وعلى ذلك فإن الإطار الجغرافي لمنطقة الدراسة يضم موانىء ثلاث دول خليجية هي البحرين وقطر والإمارات.

ولعل دراسة الموانئ في ثلاث فقط من دول مجلس التعاون الخليجي الست يساعد على دراساتها دراسة تفصيلية ، إذ بلغ عددها تسعة وثلاثين مرفأ وميناء ، منها خمس وعشرون ميناء ساحلياً وأحد عشر ميناء جزرياً ، وثلاثة موانىء أرصفة عائمة . وهذا العدد المحدود نسبياً يسهل تصنيفه ووضعه في أنماط ودراسته دراسة تفصيلية . وفي الوقت نفسه يمكن القول عموماً بأن التطور التاريخي والاقتصادي لموانئ تلك المنطقة يناظر مثيله - إلى حد ما - في بقية دول الخليج العربية الأخرى .

وينسحب مدلول الميناء هنا إلى المرافئ الطبيعية التي تستخدم في الصيد ، والموانئ الطبيعية والصناعية. أي أن مفهوم الميناء هنا مفهوم وظيفي يقوم على وظيفة تتعلق

بالنشاط البشري وليس وظيفة سكنية، وهذا المفهوم يأتي من التحديد الموجود في العنوان .

أسباب اختيار الموضوع :

(١) الرغبة في دراسة أحد موضوعات الجغرافيا من خلال جغرافية النقل البحري.

(٢) تعد منطقة الدراسة من أنسب المناطق بالنسبة للدراسة من وجهة نظر الطالبة لأسباب تتعلق بأن بعض أجزاء منطقة الدراسة تقع في موطنها ومكان إقامتها، ومن ثم يسهل القيام بالدراسة الميدانية فيها.

(٣)الإسهام في دراسة رقعة جغرافية من الوطن العربي في أحد فروع المعرفة الجغرافية التي لم تتناولها بالدراسة .

(٤) المساهمة في تخطيط الموانئ وزيادة كفاءتها وقد تحقق ذلك من خلال دراسة المجالين الأرضي والبحري، والحركة في الموانئ، مع الوقوف على الأسباب التي تعوق التشغيل الكامل لها. وقد اقترحت الطالبة من خلال الدراسة العملية مجموعة من التوصيات والمقترحات، قد تكون ذات فائدة للمخططين والقائمين على أمر هذه الموانئ .

تنقسم موضوعات الرسالة إلى مقدمة وستة فصول وخاتمة :

الفصل الأول :

يتناول الملامح الجغرافية الطبيعية لمنطقة الدراسة، والعوامل المختلفة التي لها تأثير في اختيار مواضع الموانئ، وقد ركز هذا الفصل على دراسة الواجهة

البحرية ومنطقة الساحل ، حيث تمت دراسة شكل الساحل وما يرتبط به من خطوط الأعماق والشعاب المرجانية ومدى تأثيرها على حركة السفن بالموانئ، ثم الظروف المناخية وتأثيراتها المباشرة على الموانئ .

الفصل الثاني :

يدرس التطور التاريخي للموانئ؛ حيث قسمت الفترات التاريخية إلى أربع فترات.

الفصل الثالث :

تمت فيه دراسة تصنيف الموانئ، وقد اختيرت مجموعة من أسس التصنيف؛ حيث صنفت الموانئ بحسب النشأة والتكوين: المرافئ الطبيعية بأنواعها، والموانئ الطبيعية ذات التجهيزات الصناعية، ثم الموانئ الصناعية، وصنفت مدن الموانئ بحسب الخصائص السكانية فيها ، من حيث النمو السكاني ، والتركيب النوعي والعمري ، ثم النشاط الاقتصادي.

الفصل الرابع :

يدرس بعض مظاهر الموقع والعلاقات المكانية؛ حيث درس الظهير والنظير والنقل والمواصلات. وفيما يختص بالظهير فقد درس ظهير الموانئ من خلال الصادرات والواردات، وقسمت الموانئ فيه إلى موانئ الصادرات البترولية ، والموانئ العامة ولاسيما ذات الصفة الصناعية .

الفصل الخامس :

خصص لدراسة النشاط في موانئ منطقة الدراسة من خلال الحركة الخارجية للصادرات والواردات والركاب ، ثم دراسة أنواع البضائع المتداولة في بعض أنواع الموانئ.

الفصل السادس :

تناول بصورة تفصيلية بعض موانئ منطقة الدراسة، واختير ميناءان مميزان، هما ميناء مسيعيد في قطر بوصفه ميناء بترولياً صناعياً حديثاً ، وميناء دبي (الخور وراشد) بوصفه ميناء تجارياً متأصلاً مهماً .

وقد كشفت الدراسة عن الخصائص الجغرافية للميناءين من حيث الموقع والموضع ، ودراسة الهيكل التركيبي والتنظيمي ، ثم التسهيلات والخدمات التي تساعد على سهولة تداول البضائع فيهما .

وتنتهي الرسالة بخاتمة تتضمن أهم نقاط البحث الرئيسية ، والنتائج التي تم التوصل إليها .

الفصل الأول

الملامح الجغرافية الطبيعية للمنطقة

الملامح الجغرافية الطبيعية للمنطقة

تمهيد :

تتصف سواحل الخليج بأنها سواحل مجدبة يغلب عليها السطح المستوي، ولعل ذلك راجع إلى :

١- حداثة تكوينها.

٢- عدم وجود أية سلاسل جبلية تحف هذه السواحل غالباً .

ويلاحظ على هذه السواحل أنها متشابهة في خصائصها العامة ، وتتميز بوجود العديد من الظواهر البحرية والتضاريسية التي أثرت في النشاط الاقتصادي لسكان الخليج؛ فظاهرة المد والجزر ووجود الأخوار والخلجان، كل ذلك كان عاملاً فعالاً .

وتمتد منطقة الدراسة من خليج سلوى حتى رأس مسندم، وتتفرد هذه المنطقة بكثرة المرافئ الطبيعية.

وقد تمت معالجة الموضوع من خلال زوايا ثلاث هي :

أولاً – الملامح المورفولوجية العامة :

لابد من الإشارة إلى العوامل التي أدت إلى ظهور الملامح المورفولوجية، وهي الحماية بنوعيها ، المائية بواسطة الأخوار والخلجان ، والبرية لوقوعها في طرف الألسنة الرملية التي تمتد من الشاطئ في مداخل الأخوار، ثم الرؤوس والجزر .

وقسّم الساحل إلى عدة قطاعات؛ حيث إن لكل قطاع خصائصه وملامحه الطبيعية المميزة، سواء من حيث الامتداد أو من حيث الاتساع ، أو المرافئ والموانئ المنتشرة على طول الساحل .

١ـ خط الساحل بين رأس الصاية ورأس أم حيش :

يمتد هذا القطاع من رأس الصاية إلى رأس أم حيش، ويلاحظ فيه:

١ـ وقوع خليج سلوى في هذا الجزء، وهو يتسع في الشمال ليشمل مجموعة جزر البحرين، ويضيق في الجنوب .

٢ـ تكوُّن الساحل الغربي للخليج من مجموعة متناهية من التعرجات مشكلة خلجاناً تفصل بينها مجموعة من الرؤوس ، من أهمها رأس الصاية ورأس ملوح .

٣ـ خلو الساحل الغربي لخليج سلوى من أية مرافئ وموانئ سعودية ، على عكس الجزء الواقع إلى الشمال من رأس الصاية الذي يضم عدة موانئ ، من أهمها ميناء الدمام، ويرجع ذلك إلى :

أ ـ ضيق المساحة المائية المواجهة لهذا الساحل؛ حيث تعمل جزر البحرين على إغلاق الجزء الشمالي منه .

ب ـ انتشار الكثبان والتلال الرملية في هذا الجزء من الساحل إلى جانب وجود بعض السبخات .

٤ـ اقتراب خط الساحل الشرقي من هذا الخليج من الشكل المستقيم إلى حد ما. ويتكون هذا الجزء من كثبان رملية، وتتخلله بعض المناطق المرتفعة حتى رأس دخان ، أما إلى الشمال منه فتنتشر الظاهرة المورفولوجية البحرية والساحلية.

٥ـ ضحالة المياه في هذه المنطقة أدت إلى عرقلة الملاحة وعدم إنشاء الموانئ، وهي تعد أهم مناطق إنتاج البترول القطري ، وقد اقتصر الأمر في هذا الجزء على الفرضات، مثل فرضة الهملة وفرضة زكريت .

٦ـ وجود مجموعة من الجزر أمام هذا الساحل، أهمها جزر البحرين، ومنها البحرين والمحرق وسترة وأم النعسان، بالإضافة إلى جزر حوار، ويتميز المظهر المورفولوجي لجزر البحرين بما يلي :

أ ـ انخفاض سواحل البحرين؛إذ لا يزيد ارتفاعها على ٢٣,٥، وهي ذات اتجاه طولي شمالي جنوبي يتفق مع محور القبة السنامية لجزيرة البحرين ومع اتجاه الرياح وما يتبعها من حركات مياه البحر ذات المحور الشمالي الجنوبي.

ب ـ خلوّ جميع سواحل البحرين مما يشير إلى وجود مصبات أودية محفورة قديمة امتلأت بمياه البحر التي توغلت في اليابسة وشكلت أخواراً .

ج ـ وجود بعض السبخات في جزيرة البحرين، وهي تعد أراضي مملحة المطلة، وأكثر مناطق البحرين غنى بالسبخات.

د ـ انتشار الشعاب المرجانية والفشوت حول جزر البحرين، ولاسيما التي تغلف الجزر في نطاق يكاد يكون متصلاً ، كما يوجد إلى شمال هذه الجزر فشت الجارم الذي يعمل على حماية البحرين من الأمواج، وبخاصة عند هبوب الرياح الشمالية القوية .

٢ـ خط الساحل بين رأس أم حيش ورأس لفان :

يلاحظ على هذا القطاع من الساحل ما يلي:

١ـ أنه يأخذ اتجاها من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي فيما بين رأس

أم حيش ونقطة تقع في منتصف شمال شبه جزيرة قطر ، ثم يأخذ بعدها اتجاهاً من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي حتى رأس لفان .

٢ـ كثرة التعرجات الساحلية من رؤوس صخرية وأخوار وألسنة ، وأهم الرؤوس رأس عشيرج (٣,٧ – ٥,٥ أمتار)، بالإضافة إلى رأس أبو عمران ورأس أم حصاه ورأس قرطاس ورأس لفان ، أما الأخوار فأهمها خور الزبارة الذي أدى إلى وجود فرضة الزبارة التي أدت دوراً رئيسياً في الملاحة والتجارة .

٣ـ انتشار الشعاب المرجانية والفشوت والشطوط في هذا الجزء من الساحل في نطاق متصل يبدأ من شمال خور الزبارة حتى شمال قطر.

٤ـ من الخصائص البارزة في الجزء الشرقي من هذا القطاع وجود الجروف الصخرية، كما في منطقة فويرط حيث ترتطم الأمواج بصخور الحجر الجيري، وتؤدي إلى تآكل قواعدها وتقويضها مما يبين لنا أثر النحت الذي تقوم به الأمواج في هذا الجزء من الساحل .

٥ـ تعذر قيام الموانئ في هذا الجزء من الساحل بسبب وجود الشعاب المرجانية والفشوت والشطوط، إضافة إلى قلة العمق وبخاصة في الجزء الغربي منه .

٣ـ خط الساحل بين رأس لفان ورأس أبومشوط :

ويتميز بالخصائص الآتية :

١ـ انخفاض نقطة خط الساحل؛ بحيث تتخلله السبخات إلى جانب وجود الفرضات الرملية المتقدمة باتجاه البحر .

٢ـ كثرة التعرجات إلى حد ما في هذا القطاع؛ بحيث تتداخل فيه الأذرع

البحرية مشكّلة أخواراً، أهمها خور الخور الذي يبلغ طوله نحو ٨ كم ، وهو ذو أعماق ضحلة تتراوح بين ٠,٣ – ٣,٧ أمتار .

٣ـ كثرة الرؤوس والألسنة ، أما الرؤوس من الشمال إلى الجنوب فأهمها رأس لفان ورأس أم ليجي ، ثم رأس المطبخ ورأس النوف اللذان يعملان على حماية فرضة الخور من الرواسب المحمولة مع التيارات ، بالإضافة إلى رأس أبو عبود ورأس أبو مشوط اللذين يوفران الحماية لميناء الدوحة .

٤ـ انتشار الجزر أمام هذا الجزء من الساحل ، ومنها جزيرة حالول، وقد تم اختيارها ميناء للبترول البحري في قطر ، نظراً للأعماق الكبيرة المتوافرة قربها.

٥ـ كان لانتشار الإرسابات الرملية إلى جانب بعض الفشوت على طول هذا الساحل أثر على حركة الملاحة وقلة العمق في المواقع التي كان من الممكن أن تنشأ فيها موانئ بدلاً من الفرضات الحالية التي بها كالخور .

٦ـ وجود ميناء الدوحة الجزء الجنوبي من هذا القطاع، ويقع على دوحة الدوحة ، وهذا الميناء مدين في وجوده إلى الرؤوس الواقعة في جنوبه الشرقي، ومن أهمها رأس أبو عبود ورأس أبو مشوط اللذان أدى امتدادهما إلى زيادة الإرسابات عليها وحماية الميناء منها ، ويبدو لنا هذا الميناء كثغرة من خلال الإرسابات الرملية .

٤ـ خط الساحل بين رأس أبو مشوط ودوحة مسيعيد :

يأخذ خط الساحل اتجاهاً عاماً من الشمال إلى الجنوب من رأس أبو مشوط حتى دوحة مسيعيد ، ثم يميل إلى الجنوب الغربي جنوب هذه الدوحة، وتختلف طبيعة هذا الساحل من جزء لآخر؛ فهو صخري بالقرب من الدوحة ، ورملي بصفة خاصة في الجنوب ، ويلاحظ على هذا القطاع ما يلي :

١ـ يتميز خط الساحل هنا بقلة التعرجات ، وتقتصر الظاهرات هنا على وجود بعض الرؤوس ، والألسنة ، وأهمها رأس العلاك الذي يوفر الحماية لميناء مسيعيد.

٢ـ يضم خط الساحل في هذا القطاع خليج الوكرة المتسع نسبياً، ويحميه من الشمال لسان يعمل على حجز الإرسابات.

٣ـ أما ميناء مسيعيد الواقع ضمن هذا الجزء من الساحل فإنه يقع إلى الجنوب مباشرة من دوحة مسيعيد ، وهي تأخذ اتجاهاً شمالياً وجنوبياً غربياً، وهذا الاتجاه وفر لها حماية من الرياح الشمالية والشمالية الغربية .

٤ـ تنتشر هنا السبخات التي تبلغ أكبر حجم لها بين جنوب الوكرة ونهاية القطاع، حيث تمتد لمسافة تزيد على ٥٠ كم من الشمال إلى الجنوب .

٥ـ يوجد أمام هذا القطاع شريط ممتد من الشعاب المرجانية والفشوت والإرسابات الرملية ، ويلاحظ هنا اتساعه نحو الجنوب، حيث يطلق عليه اسم فشت العريف، ويعمل هذا الفشت على توفير الحماية للميناء ، كما يقع مقابلاً له فشت العديد، حيث تمر قناة الميناء بينهما .

٦ـ تتفاوت الأعماق بين جزء وآخر من هذا الساحل ، وتقل بالاتجاه شمالاً .

٥ـ خط الساحل بين خور العديد ورأس مسندم :

يأخذ الساحل هنا عدة اتجاهات مختلفة؛ فهو يأخذ اتجاهاً جنوبياً شرقياً مع بعض التعرجات من خور العديد حتى منطقة المجن غرب دولة الإمارات، وبعدها يأخذ اتجاهاً شرقياً مع الانحراف شمالاً حتى رأس مقارج أمام جزيرة صير بني ياس ، ثم يأخذ اتجاهاً من الغرب إلى الشرق بدءاً من هذه الرأس حتى منطقة طريف أمام جزيرة أبو الأبيض ، وبعد ذلك يتجه اتجاهاً شمالياً

شرقياً حتى رأس مسندم عند مدخل الخليج العربي.

ويتميز خط الساحل هنا بخصائص وسمات تختلف من منطقة لأخرى، وطبقاً لذلك تم تقسيمه إلى ثلاثة أقسام فرعية، هي :

أ ـ خط الساحل بين خور العديد ورأس مقارج:

١ـ يتميز خط الساحل بكثرة التعرجات والتداخلات المائية في الجزء الأول ومن أهم الأخوار خور العديد .

٢ـ تعد سبخة مطى أكبرها؛ إذ إنها تتوغل في الداخل لمسافة تتجاوز ١٠٠ كم.

٣ـ تنتشر أمام الساحل هنا العديد من الشعاب المرجانية والفشوت والإرسابات الرملية؛ مما أدى إلى قلة العمق في هذه المنطقة .

٤ـ يوجد في أقصى الطرف الشرقي من هذا الجزء كتلة جبل الظنة التي تطل على البحر على شكل شبه جزيرة مرتفعة، وهو شديد التضرس.

٥ـ يتميز هذا الجزء من ساحل منطقة الدراسة بخلوه من المرافئ والموانئ، ويعود السبب في ذلك إلى :

أـ انتشار السبخات إلى جانب الفرشات الرملية المعرقلة .

ب ـ قلة العمق أمام خط الساحل .

ج ـ قلة السكان على الرغم من توفر التداخلات المائية في الجزء الواقع بين خور العديد ورأس مشيرب.

ب ـ خط الساحل بين رأس مقارج ورأس غناضة :

١ـ يأخذ هذا الساحل اتجاهاً من الغرب إلى الشرق في جزئه الأول الممتد من

رأس مقارج حتى منطقة طريف ، ثم يأخذ اتجاه الشمال الشرقي حتى رأس غناضة.

٢- يتميز الجزء الشمالي من هذا الساحل عن الجزء الجنوبي بوجود الرؤوس والأخوار، ومن أهمها رأس غناضة ، رأس صدر ، ورأس كهف، أما الأخوار فأهمها خور البغال الذي يستفاد منه في الوصول إلى ميناء أم النار .

٣- يتميز خط الساحل في هذه المنطقة بانتشار العديد من الجزر – وبخاصة الجزء الشمالي الشرقي – مقارنة ببقية أجزاء منطقة الدراسة.

٤- تعد جزيرة أبو ظبي أهم الجزر الواقعة أمام هذا الساحل ، ويقع ميناء زايد في الطرف الشمالي الشرقي للجزيرة ، ويوفر له الحماية من ناحية الشمال والشمال الغربي حاجز الأمواج الذي تم بناؤه لذلك الغرض .

٥- إن دور الجزر هنا كبير في توفير الحماية للموانئ الواقعة خلفها ، وبخاصة جزيرة صير بني ياس الواقعة شمال ميناء جبل الظنة وشمال غرب ميناء الرويس .

٦- تنتشر في هذا الجزء الفرضات الرملية والنتوءات الصخرية والسبخات، وتعد سبخة أبو ظبي من أهم هذه السبخات .

٧- كان لوجود كتلة جبل الظنة في الجزء الغربي من هذا القطاع أثره في الاستفادة بوضع خزانات البترول، ولاسيما ما توفره من سهولة في انسيابية حركة البترول نحو أرصفة التصدير .

٨- كان لانتشار نطاق الفشوت والشطوط على طول الساحل أثره في توفير الحماية لهذا الجزء، وفي الوقت نفسه أدى ذلك إلى قلة العمق ، وبخاصة الجزء الواقع شمال طريف .

جـ ـ خط الساحل بين رأس غناضة ورأس مسندم :

١ـ يأخذ هذا الساحل اتجاهاً عاماً نحو الشمال الشرقي .

٢ـ يستقيم الساحل في جزئه الأول ، دون ظهور بروز أو تشكيل خليج أو خور .

٣ـ يتميز هذا الجزء بخلوه من الفشوت، وخلوه تماماً من الجزر الواقعة أمامه؛ فلذا يخلو من الحماية .

٤ـ يخلو هذا الجزء من وجود المرافئ الطبيعية .

٥ـ يبدأ الساحل من خور دبي بظهور مجموعة من الأخوار تتقارب في مواقعها، وقد أدت هذه الأخوار دوراً رئيسياً في حياة السكان؛ إذ قامت عليها التجمعات السكانية .

٦ـ وقد قامت الملاحة في هذا الجزء منذ الماضي البعيد ومازالت في هذه الأخوار التي يعتبر خور دبي أهمها، بالإضافة إلى خور الشارقة وخور عجمان وخور أم القيوين ثم خور رأس الخيمة .

٧ـ تبدأ السبخات هنا بالظهور عند خور دبي .

٨ـ يتكون الجزء الشمالي من منطقة الدراسة من ساحل صخري، به نتوءات تمتد أسفل سفوح رؤوس الجبال الغربية، وتسقط مباشرة في مياه البحر .

٩ـ في هذا الجزء من الساحل تقوم أكثر موانئ منطقة الدراسة في مواضع صالحة للملاحة نسبياً من حيث العمق ، مما أدى إلى خلو الساحل من الشعاب المرجانية والفشوت، وأهم الموانئ هنا ميناء راشد، ميناء خالد، ميناء صقر.

ثانياً الظروف البحرية :

١ـ التيارات البحرية :

لا تكاد تذكر ملاحظات حول وجود تيارات في الخليج ؛ وذلك لارتباطها بتيارات المحيط الهندي ورياحه والرياح السائدة في الخليج العربي؛ ففي فصل الصيف تعمل الرياح الموسمية الجنوبية ، والجنوبية الغربية في المحيط الهندي على دفع المياه السطحية عبر خليج عمان فمضيق هرمز ومنه إلى الخليج ، وتسبب هذه الرياح ارتفاع مستوى المياه في الخليج . أما في فصل الشتاء فيتغير اتجاه التيارات البحرية ، حيث تعمل الرياح الشمالية والشمالية الغربية السائدة على دفع المياه السطحية باتجاه الجنوب الشرقي، وتتفق التيارات الساحلية في منطقة الدراسة في حركتها مع اتجاه الرياح الشمالية والشمالية الغربية السائدة ؛ مما يؤدي إلى بقاء الطريق مفتوحاً والأعماق مناسبة لدخول السفن للميناء . ولقد ساعد وجود الرؤوس والجزر أمام الساحل الشرقي لقطر على تنظيم الإرسابات حولها ، أما جزيرتا العالية والسافلية فتعملان على حجز الإرسابات من الوصول إلى ميناء الدوحة .

٢- الأمواج :

تعد الأمواج أهم الظروف البحرية وأكثرها أثراً في المناطق الساحلية؛ ذلك أن عملها في النحت والإرساب له أهمية كبيرة في وجود الموانئ، فزيادة النحت تؤدي إلى زيادة العمق الذي يشكل وسطاً مناسباً للعمليات الملاحية . وتأخذ حركة الأمواج على السواحل البحرينية الخصائص نفسها، ووضوحها على السواحل الغربية أكثر من الشرقية لسيادة الرياح الشمالية والغربية .

٣- المد والجزر :

تعد ظاهرة المد والجزر أهم صفة تميز مياه الخليج العربي .ويرتفع معدل

هذه الظاهرة على السواحل التي تتأثر تأثراً كبيراً بالرياح الشمالية والشمالية الغربية من جهة ، وبوجود الأخوار والخلجان من جهة أخرى . ويقدر المدى في البحرين بنحو ١,٨ – ٢ متر بين أدنى جزر وأعلى مد على مدار السنة . وتتميز هذه الظاهرة في قطر بأنها غير منظمة إلا أن السمة الغالبة لها في ميناءي الدوحة ومسيعيد لا تشير إلى قوتها ، حيث إن أقصى ارتفاع للمياه فيهما يبلغ ١,٧ متر و ٢ متر على الترتيب ، أما أدنى انخفاض فيبلغ في ميناء الدوحة ٢ متر ، وفي ميناء مسيعيد لا يقل على ٠,٧ متر، ويختلف تأثيرها على طول ساحل الإمارات، حيث يزيد تأثيرها في مناطق الخلجان والأخوار والرؤوس .

ثالثاً.الظروف المناخية :

لقد أوضحت الدراسات العملية المختلفة أن هناك ارتباطاً واضحاً بين طبيعة الموانئ وتخطيطها من جهة ، وظروف المناخ ـ كدرجة الحرارة والرياح والعواصف الترابية والأعاصير ـ من جهة أُخرى ؛ ذلك أن من خصائص الميناء المثالي توفر مناخ مناسب لا يعوق عمليات الميناء .

وأهم عناصر المناخ التي لها تأثير على عمليات الميناء :

١– الحرارة :

يتضح من متوسطات الحرارة في محطات منطقة الدراسة ما يلي:

أ ـ تكاد تتساوى درجة الحرارة في مختلف أجزاء منطقة الدراسة؛ وذلك لوقوعها بين خطي عرض ٣٠ً ٥٦َ ٢٣° شمالاً ٤٠ً ٢١َ ٦٣° شمالاً؛ فالمتوسط السنوي لدرجة الحرارة تراوح بين ٢٦,٥ م و ٢٧,٤ م في

البحرين ودبي على الترتيب ، أما المحطات الباقية فهي بين هاتين الدرجتين .

ب- تختلف درجة الحرارة الفصلية في المنطقة بين الصيف والشتاء وذلك على النحو التالي :

١- الشتاء :

تصل درجات الحرارة في الشتاء إلى أقل معدلاتها في شهري يناير وفبراير؛ ففي شهر يناير تراوح متوسط النهاية الصغرى لدرجة الحرارة بين ١٢,٥° و ١٤,٥° م أما أدنى درجة حرارة مطلقة سجلت في المنطقة فقد كانت ٢,٧° م .

٢- الصيف :

ترتفع درجة الحرارة إلى أعلى معدلاتها في شهري يوليو وأغسطس في جميع المحطات .

ويتضح تأثير ارتفاع درجة الحرارة على الموانئ المنتشرة في منطقة الدراسة على النحو التالي :

أ- ارتفاع درجة الحرارة يؤثر على رفع درجة حرارة المياه السطحية التي تصل إلى أدنى درجة لها في فبراير حيث تبلغ ٢٣° ٥ م ، كما تصل إلى أعلى درجة لها في مايو حيث تبلغ ٢٨° م. هذا الارتفاع يساعد على نمو الشعاب المرجانية وتكوينها .

ب- يترتب على دفء مياه الخليج ملوحتها ، وذلك بسبب ارتفاع نسبة التبخر ، ويتفق توزع الملوحة في الخليج مع توزع درجة حرارة المياه السطحية، وبخاصة في الصيف ، وتراوح نسبة الملوحة في وسط الخليج بين ٣٧ بالألف – ٤٠ بالألف ، بينما تراوح بين ٤٠ بالألف – ٥٠ بالألف في ساحل الإمارات ، وترتفع هذه النسبة في الخليج إلى ٧٠ بالألف.

ج- تؤثر درجة الحرارة المرتفعة على عمليات التفريغ ؛ ذلك أن سطح السفينة

المعدني أو سطح الحمولات المعرضة للشمس يمكن أن ترتفع درجة حرارته إلى نحو ٧٠° م ، كل ذلك يؤثر تأثيراً واضحاً في عمليات التفريغ، حيث يصعب لمس هذه الحمولات أو حملها .

د - تقترن الحرارة المرتفعة في المنطقة بالرطوبة النسبية المرتفعة، كما أنها تؤثر على تخزين بعض السلع مثل الشاي والسكر والمنسوجات إذا وضعت على الأرصفة قبل نقلها للمخازن .

٢ـ الرياح :

تعد الرياح أحد مسببات حركة الأمواج التي لا تؤثر على حركة السفن بالميناء فحسب ، بل إنها قد تدمر منشآت الميناء ، كما تؤثر على اتجاهات حواجز الأمواج . ويلاحظ على الرياح ما يأتي :

أ- يكون اتجاه الرياح السائدة طوال العام بين الشمالية والشمالية الغربية.

ب - يتضح الأثر الخطير للرياح الشمالية والشمالية الغربية في ساحل دولة الإمارات حيث إنها تجعل منه منطقة خطرة ، بسبب كون الرياح شبه متعامدة على الساحل ، مما يعرض السفن القريبة من الساحل للأخطار نتيجة ارتفاع الأمواج أو تعذر الرؤية ولا سيما إذا ما كانت هذه الرياح محملة بالأتربة .

ج - لقد تم بناء جميع حواجز الأمواج في موانئ دولة الإمارات كي تحد من أخطار الرياح الشمالية الغربية .

د - للرياح الجنوبية والجنوبية الشرقية أثر على العمل في الموانئ؛ إذ إن هبوبها في الصيف يصحبه ارتفاع كبير في نسبة الرطوبة ، وهبوط في درجة الحرارة ، مما يسبب الكسل والخمول وتراجع نشاط الإنسان .

هـ - للرياح المحملة بالأتربة التي تهب على المنطقة تأثير على الموانئ؛ لأنها

تسبب صعوبة الرؤية وانعدامها أحياناً ، وتسمى بعض هذه الرياح باسم «الزوابع الترابية » .

٣- الرطوبـة :

أ- يراوح المتوسط السنوي للرطوبة بين ٥٩٪ و ٦٧٪ ، والفرق ليس كبيراً في الرطوبة بين محطات الدراسة .

ب- هذه الرطوبة ترتفع في الشتاء، ويرجع هذا إلى انخفاض درجات الحرارة ووصول الهواء الرطب القادم من الغرب مع المنخفضات الجوية.

ج- إن الرطوبة في محطات منطقة الدراسة حارة رطبة ، وهذا له تأثير على بعض المواد المفرغة في الموانئ كالشاي والسكر .

٤- المطر :

أ- الأمطار قليلة بصفة عامة بل نادرة على مر السنين، وتتوزع على فترة لا تزيد على ثلاثة أيام أو أربعة.

ب- إن موسم سقوط المطر نصف سنة، يبدأ من نوفمبر أو أكتوبر وينتهي في إبريل أو مايو.

ج- إن المتوسط السنوي للمطر في الشارقة مرتفع عن بقية المناطق ١٢٧ مم ، ويعود هذا إلى وقوع كتلة الجبال إلى الشرق من الشارقة؛ مما يؤدي إلى سقوط المطر أكثر من المحطات الأخرى .

د- يصاحب الأمطار الفجائية سيول جارفة مما يعرض المراكز العمرانية للتدمير وقطع الطرق، وقد يؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على حركة نقل البضائع من الموانئ وإليها .

الفصل الثاني

التطور التاريخي للموانئ

التطور التاريخي للموانئ

أولاً. فترة ما قبل التوغل الأوروبي (ما قبل الميلاد - ١٥٠٨م):

لقد منح الموقع الجغرافي الفريد للخليج أهمية بوصفه واحداً من أبرز طرق المواصلات الرئيسية التي تربط الشرق بالغرب .

ومنذ بداية الألف الخامسة قبل الميلاد بدأ سكان الساحل الغربي للخليج العربي يعوّدون أنفسهم على دخول البحر ، ووجدت العناصر السامية التي تسكن هذا الساحل أن الطريق أمامها ممهد، حيث المياه الضحلة والأخوار والخلجان وانتشار التكوينات المرجانية قرب مداخلها . كان أمن الخليج ضرورياً لازدهار الحياة الاقتصادية في العراق القديم؛ لذلك اتجهت سياسة الملوك منذ الألف الثالث حتى الألف الأول قبل الميلاد ، إلى المحافظة على الخليج العربي ليظل مفتوحاً أمام الملاحة؛ فقامت صلات طيبة ساهم في تدعيمها ملوك الرافدين. وفي خلال النصف الأخير من الألف الثاني والألف الأول قبل الميلاد وبعده لم يكن الخليج العربي هو الممر العالمي الوحيد للتجارة بين الشرق والغرب ، بل ظهرت المنافسة بينه وبين البحر الأحمر وعلى الرغم من صعوبة استخدام طريق الخليج العربي المتمثلة في الرحلة البرية و أخطار القرصنة وشدة الحر وسوء الأحوال الصحية ، كانت تجارة الخليج مع الهند تعادل ثلاثة أضعاف تجارة البحر الأحمر .

ومع ظهور الإسلام وانتشاره وتحول التجارة من البحر الأحمر إلى الخليج العربي تدريجياً ، فإن النشاط التجاري لم يزدهر بسبب انشغال المسلمين بالفتوحات .

وكانت البحرين إحدى دعائم الحضارة الإنسانية ، وقد ساعد على ذلك موقعها الفريد في الخليج العربي ، فكان لزاماً على السفن القادمة من الهند إلى بابا المرور على ثغور البحرين التي كانت مركزاً تجارياً قبل عام ٢٠٠٠ قبل الميلاد. وتشير النصوص إلى أن السفن كانت تقوم دورياً بنقل ما يرد إلى ديلمون من بضائع من ماجان وملوخا.

وترجع سيطرة البحرين على التجارة إلى عوامل كثيرة، أهمها موقعها المتوسط وصلاحيتها لرسو السفن وخبرة أهلها في التجارة .

وتأتي في مقدمة السلع التي كانت تصدرها ديلمون للخارج اللؤلؤ الشهير، والتمور، والنحاس، والبرونز ، بالإضافة إلى البضائع المصنعة كبعض أنواع الحصر والمنسوجات والأواني الفخارية . وجميع هذه المعاملات كانت تتم بينها وبين بلاد الرافدين والهند .

ثانياً- فترة التوغل الأوروبي (١٥٠٨ -١٩٣٢م) :

لم يكن في استطاعة أي دولة أن تمارس نفوذاً على الخليج العربي ما لم تكن تمتلك السيطرة على البحار ، وقد تحقق هذا الأمر في فترتين ، فترة مملكة البرتغال في القرن السادس عشر الميلادي ، وفترة الإمبراطورية البريطانية في القرن التاسع عشر الميلادي . أما في الفترة الأولى فقد تحول الخليج العربي إلى بحيرة شبه مغلقة بسبب اكتشاف البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح ووصولهم للهند عام ١٤٩٨م وظل لفترة طويلة خاضعاً للحكم البرتغالي ولم يسترجع أهميته إلا بعد حفر قناة السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي .

وعندما غزا البرتغاليون الخليج عام ١٥٠٨م كانت هرمز أول ما صادفهم، ثم بسطوا سيطرتهم على أغلب مدن الخليج، ومن ضمنها البحرين عام

١٥٢١م ، وهنا شيد البرتغاليون قلاعاً حصينة في هرمز والبحرين، واحتكروا جزءاً كبيراً من تجارة الخليج العربي وبخاصة تجارة اللؤلؤ في البحرين. وفي عام ١٦٥٠م تم إجلاؤهم عن الخليج من قبل العمانيين الذين تعقبوهم حتى سواحل الهند وأفريقيا الشرقية . وعلى الرغم من ذلك بقيت سفنهم تؤم موانئ الخليج بقصد التجارة . وفي عام ١٦٠٠م تأسست شركة الهند الشرقية الإنجليزية وكان هدفها العمل على نقل التجارة بين بريطانيا والهند وبالعكس، وعملت الشركة على استمرار نقل التجارة عن طريق موانئ الخليج ، ومن بينها موانئ البحرين والزبارة؛ مما أدى إلى ازدهار الحركة التجارية ونموها .

وظهرت على الساحل الغربي قوى بحرية لتأمين الملاحة في الخليج العربي، وادعت بريطانيا أن هذا التصرف يسمى قرصنة. ومن أشهر القبائل التي قامت بتلك المغامرات القواسم، ولقد ساعدها على النجاح في صراعها مع بريطانيا ما تميز به الساحل الغربي لدولة الإمارات من كثرة الخلجان والجزر، الأمر الذي سهل على القوارب الصغيرة أن تتخذ منه ملجأ يمكنها من تتبع السفن الكبيرة ، وقد نجحت بريطانيا في القضاء على قوتهم ومحاربة موانئهم، ومن ثم تحطيم أسطولهم عام ١٨١٩م .

البحرين والزبارة إبان مرحلة التوغل الأوروبي :

تعد البحرين من أهم مراكز التجارة في الخليج العربي ، وكانت الرسوم الجمركية تمثل مصدراً أساسياً من مصادر الدخل فيها في القرن التاسع عشر؛ ففي خلال عام ١٨٢٩م كانت البحرين تمتلك عشرين مركباً تراوح حمولتها بين ١٤٠ - ٣٥٠ طناً تعمل في تجارتها مع الهند ، بالإضافة إلى مائة مركب تعمل في التجارة المحلية مع دول الخليج، وكانت المنامة هي ميناء

البحرين الذي تفرغ فيه البضائع المستوردة كما تشحن منه البضائع المصدرة ، أما في عام ١٨٣٩ فقد كان ميناء البحرين هو أهم الموانئ في المنطقة على الإطلاق ، واعتبرت البحرين ميناء للإحساء والقطيف ، كما اعتبرت العامل الأول في الازدهار الاقتصادي للمنطقة .لقد قامت البحرين بدور الوسيط في نقل تجارة الصادرات من منتجات الخليج من عربستان والبصرة لحساب بريطانيا . وكان أهم الواردات القطن الخام، والتمور .

أما الزبارة فقد كانت من أهم موانئ الخليج ، ويرجع نموها السريع إلى جذبها جزءاً كبيراً من تجارة البحرين التابعة آنذاك لبوشهر وبخاصة تجارة اللؤلؤ بالإضافة إلى هجوم الفرس على البصرة عامي ١٧٧٥ و ١٧٧٦م ،الذي أفقدها مكانتها بوصفها نهاية للطريق البري .

التجارة في مطلع القرن العشرين :

يأتي اللؤلؤ في أول القائمة بوصفه سلعة تجارية ذات مركز شبيه بمركز البترول حالياً، وقد قدر أن ٣٥٪ من لؤلؤ الخليج كان يستخرج من حول البحرين .

ذكر لوريمر في دراسته (١٩٠٥–١٩٠٧م) أن عدد سفن الغوص العاملة في البحرين نحو ٩١٧سفينة، يعمل عليها ١٧٦٣٣ شخصاً ، أما في قطر فقد قدر لوريمر سفن الغوص بنحو ٨١٧ سفينة، يعمل عليها ١٢٨٩٠ شخصاً ، وفي دولة الإمارات بلغ عدد السفن نحو ١٢١٥ سفينة، يعمل عليها ٢٢٠٤٥ شخصاً.

كانت البحرين ولنجة عام ١٩٠٢م أهم مركزين لتجارة اللؤلؤ في الخليج ، ويمكننا تقسيم مرافئ اللؤلؤ إلى نوعين :

أ- مرافئ يقصدها الغواصون والتجار للتزود بالماء والطعام وأخذ قسط من

الراحة ، وبيع اللؤلؤ وشرائه ، أهمها البديع ، المنامة ، المحرق ، الحد (البحرين) ، الدوحة ، الخور ، الوكرة (قطر)، جزيرة دلما ، جزيرة أبو ظبي، جزيرة غاغة ، جزيرة صير بونعير ، دبي الشارقة ، أم القيوين (الإمارات) .

ب - مرافئ يقصدها الغواصون للاحتماء بها من الرياح والعواصف ، أو للرسو والإقلاع ، وهذه المرافئ أقل بكثير من المرافئ السابقة من حيث العدد والأهمية أهمها جزيرتا حوار حالول وجزر دينيه ، المبرز ، أرزنة، زركوه ، داس ، الياسات .

وطبقاً لما ورد عند « لوريمر » ودراسته الشاملة عن الخليج التي تقع في أربعة عشر مجلداً ، يمكننا تصنيف المرافئ على أساس الوظيفة والحجم السكاني بها إلى ما يلي :

أ ـ المرافئ الكبيرة :

وهي مراكز رسو السفن الكبيرة ، كما أنها، أساساً، عواصم الإمارات ومقر الشيوخ والحكام . وأهم هذه المرافئ المنامة ، المحرق ، الدوحة ، أبو ظبي ، دبي والشارقة .

ب ـ المرافئ المتوسطة :

وتمتاز هذه المرافئ بحجم سكاني أصغر نسبياً، ويعتمد السكان هنا على الغوص على اللؤلؤ. وأهم هذه المرافئ ، البديع ، البسيتين ، قلالي ، الحد (البحرين) ، الخور والوكرة (قطر)، الخان ، عجمان ، أم القيوين ، رأس الخيمة (الإمارات) .

ج ـ المرافئ الصغيرة :

وهي قرى ساحلية ذات نشاط بحري محدود وحجم سكاني صغير، ويتمثل

النشاط البحري في عمل مجموعة من السكان بالغوص أو الصيد، ومن أهم هذه المرافئ الزلاق ، الشريبة ، سنابيس ، الجفير ، صلبة ، المعامير ، عسكر، سماهيج ، حالة السلطة ، حالة الخليفات ، حالة النعيم (البحرين) والرويس ، فويرط ، الذخيرة ، سميسمة ، الوسيل (قطر) ، جزيرة دلما ، الحيرة .

ثالثاً. فترة البترول (١٩٣٢-١٩٧١م) :

في العشرينيات من هذا القرن تم التوصل إلى اللؤلؤ الصناعي واكتشاف البترول واستغلاله في منطقة الدراسة؛ مما أدى إلى ركود حرفة الغوص على اللؤلؤ ثم القضاء عليها، وبقدوم منتصف الستينيات تبلورت خريطة الموانئ في منطقة الخليج .

أولاً : وقد تمثلت هذه الفترة في دخول البترول عنصراً تصديرياً مهماً في تلك المنطقة؛ مما انعكس على عدد السفن والناقلات وأحجامها، ومن ثم على موانئ المنطقة حيث ظهرت مجموعة من الموانئ الغريبة على منطقة الدراسة.

ثانياً: وتمثلت هذه الفترة في تجارة الاستيراد التي ترتبت على زيادة العائدات البترولية ، وارتفاع القوة الشرائية ، وتنوع احتياجات السكان. كل هذا أدى إلى التوسع في الموانئ ، ومن أمثلة هذه الموانئ ميناء سلمان الذي تم افتتاحه في عام ١٩٦٢م.

ويعد البترول في دول الخليج العمود الفقري لاقتصادها ، ويرجع تاريخ البترول في البحرين إلى عام ١٩٢٥م ، ولكن استغلاله تم في عام ١٩٣٢م .أما في قطر فقد تم توقيع اتفاقية التنقيب عن البترول عام ١٩٣٥م ، وبدأت شركة قطر المحدودة عام ١٩٣٧م أعمال التنقيب ، ولم يبدأ استغلاله إلا عام ١٩٣٧م في حقل دخان . ويتميز إنتاج قطر من البترول بارتفاعه مقارنة بالبحرين .

أما في الإمارات فقد كانت أبو ظبي أسبق الإمارات في الإنتاج الذي بدأ عام ١٩٦٠م ، وفي دبي اكتشف في عام ١٩٦٩م ، والشارقة عام ١٩٧٢م .

ويعد البترول سلعة جديدة لم تكن تدخل في تجارة هذه الدول من قبل . ونظراً لزيادة الإنتاج وقلة الاستهلاك كان لابد أن يأخذ طريقه إلى أسواق العالم الخارجي .

إن تزايد التصدير قد تطلب إنشاء موانئ جديدة لم تكن معروفة من قبل هي موانئ البترول التي دعت الحاجة إليها؛ إذ إنها صغيرة الحجم ، قليلة المنشآت كموانئ سترة مسيعيد وجبل الظنة؛ وبعض هذه الموانئ أقيم في الجزر مثل حالول وداس حيث القرب من الحقول البترولية ، وهناك نوع آخر من الموانئ المستحدثة تمثل مراسي عائمة بالقرب من حقول البترول ، ومن أمثلتها فاتح (دبي) .

ومن الطبيعي أن الموانئ القديمة التي كانت تستقبل حركة الواردات المحدودة في الفترة السابقة لم تعد تصلح لاستقبال الحركة التجارية الضخمة في عصر البترول ، لهذا كان عليها أن تتطور لتكون من السعة والعمق والاستعداد بحيث تستطيع استقبال أعداد كبيرة من السفن الكبيرة .

رابعاً - فترة الاستقلال (١٩٧١م - الوقت الحاضر):

شهد مطلع السبعينيات ظهور الأقطار العربية الجديدة في منطقة الخليج العربي، التي رافق تطورها السياسي تغيرات اقتصادية سريعة وهائلة نتجت عن تصاعد دخل هذه الدول البترولية ، وقد ارتفعت مساهمة الإيرادات البترولية من الإيرادات العامة لكل من البحرين وقطر والإمارات ، حيث إنه ساهم بما نسبته ٧٠,٥٪ و ٩١,٥٪ و ٩٨٪ على الترتيب عام ١٩٧٩م. ومع ارتفاع أسعار البترول ، ازدادت عمليات التنقيب والبحث عنه ، وتم اكتشاف

حقول جديدة أغلبها بحرية، استلزمت إنشاء مراسٍ لشحنها في كل من جزر المبرز ١٩٧٣م ، أرزنة ١٩٧٩م ، زركوه ١٩٨٣م .

لقد كان لارتفاع أسعار البترول وزيادة الإنتاج أثره في زيادة التصدير من الموانئ ونتج عن تزايد عائدات البترول زيادة حركة المرور في الخليج في أوائل ١٩٧٤م، فاقت كثيراً ما كانت عليه . وترجع أسباب ارتفاع حركة المرور هذه إلى :

١- اتجاه دول الخليج عامة ، ودول منطقة الدراسة خاصة إلى تنفيذ خطط تنمية لم يسبق لها مثيل .

٢- إعادة فتح قناة السويس في يونيو ١٩٧٥م ، التي أدت إلى زيادة عدد الرحلات من الخليج وإليه.

٣- الطفرة العمرانية الجديدة.

٤- زيادة حجم قوة العمل في المنطقة مما ترتب عليه اجتذاب المهاجرين لتوفر فرص العمل .

٥- اعتماد هذه الدول على الاستيراد من الخارج عن طريق البحر.

صاحب كل هذا التغيير والتطور زيادة واضحة في نشاط الحركة التجارية .

ويكفي أن نقول إن الازدحام والتبادل التجاري بين بلدان الخليج العربي قد أديا إلى حدوث تغير في أنماط المرور في الخليج . إذ بدأ تحولان جديدان في نمط المرور في الظهور بعد ارتفاع سعر البترول، وهما :

١- تقوم مجموعة من السفن التي تدخل الخليج بزيارات للموانئ لتسجل دوراً لها في كل ميناء .

٢- هناك كثير من المراكب الضخمة التي تعبر الخليج لتشحن بضائع بين موانئ الخليج دون أن تكون قد دخلت أو غادرت المضيق .

لقد نجم عن زيادة الواردات بأحجام كبيرة ازدحام في الموانئ، بلغ أشده عامي ١٩٧٥–١٩٧٦م . وقد استدعى الازدحام والتكدس الهائل في أعداد البواخر والتوسع في ميدان الصناعات البتروكيماوية ، العمل على تطوير الموانئ التقليدية القديمة ، وظهور موانئ جديدة ذات أرصفة خاصة كأرصفة الحاويات والدحرجة لتلبية حاجات الاستيراد والتصدير المتزايدة لذلك . وقد اتجهت دول منطقة الدراسة إلى إنشاء عدد من المشروعات الصناعية التي ترتب عليها إقامة موانئ صناعية ذات تجهيزات خاصة مثل ميناء ألبا بالبحرين ، وميناء مسيعيد في قطر ، وميناء الرويس في أبو ظبي . ثم بدأت فترة الثمانينيات بظروف جديدة أثرت في الوضع الاقتصادي للمنطقة ودولها ، وهي تتمثل في نشوب الحرب العراقية الإيرانية في سبتمبر ١٩٨٠م. وضرب ناقلات البترول المستمر ، بالإضافة إلى تهديد إيران المستمر بغلق مضيق هرمز؛ مما أثر على سلامة الملاحة وارتفاع أجور التأمين على السفن، ومن ثم قلة أعدادها . وتعد مثلاً حياً على انعكاس تراجع عائدات هذا القطاع على أوجه الحياة الاقتصادية والاجتماعية في دول الخليج العربي؛ فقد سجلت موازنات جميع أقطار مجلس التعاون الخليجي عجزاً مالياً للسنة ١٩٨٢–١٩٨٣م .

وواجهت موانئ الخليج العربي واقعاً غاية في الصعوبة في فترة الثمانينيات؛ وذلك نتيجة للتوسع الهائل في طاقة الموانئ والازدواجية في بناء الأرصفة، وتحول تكنولوجيا الشحن البحري في الخليج العربي نحو أرصفة الحاويات مما ساهم في خلق طاقات عاطلة في أرصفة هذه الموانئ من عام ١٩٨٠م .

الفصل الثالث

تصنيف الموانئ في منطقة الدراسة

تصنيف الموانئ في منطقة الدراسة

أولاً. التصنيف بحسب النشأة والتكوين :

بهذا التصنيف مسميات متعددة؛ فهناك موانئ المصبات الخليجية ، المرافئ المرجانية ، المرافئ المحمية بالجزر ، مرافئ حواجز الأمواج ، وكان لتعرج سواحل الخليج العربي بصفة عامة ومنطقة الدراسة بصفة خاصة، أثره في وجود المرافئ الطبيعية الجيدة ، وقد ساعد على ذلك العوامل الآتية :

١ـ امتداد الألسنة المائية في اليابس ، مما أدى إلى تكوين مساحة مائية محمية إلى حد ما من الأمواج .

٢ـ خلو مداخل الأخوار من الشعاب المرجانية .

وعلى هذا يمكن تقسيم الموانئ بحسب النشأة والتكوين إلى ما يلي:

١ـ مرافئ وموانئ طبيعية : وهذه تشمل :

أ ـ مرافئ وموانئ الجزر:

وهذه تكون ذات موقع مناسب عندما تواجه الجزر اليابس ، وهي هنا تمثل مصدر حماية للميناء ، ومن أمثلتها جزيرة المحرق بالنسبة لميناء سلمان .

ب ـ مرافئ الأخوار والخلجان والدوحات وموانئها:

للأخوار والدوحات أهمية كبيرة في نشأة العديد من المرافئ والموانئ على

طول الساحل في منطقة الدراسة ، وأهم الأخوار هنا خور الخور في قطر، ودوحة الدوحة، وأخوار كل من دبي والشارقة.

ج ـ المرافئ والموانئ المرجانية :

تقوم الشعاب المرجانية ـ بأشكالها المختلفة ومنها الحواجز المرجانية Barrie Coral ـ بتوفير بعض الحماية للمرافئ من حركات المياه القوية كما في ميناء المنامة .

د ـ مرافئ الجزر والأخوار وموانئها:

توجد في منطقة الدراسة بعض المرافئ التي أفادت من وجود الجزر والأخوار معاً في توفير الحماية والأمان لها، وأهمها خور عجمان وخور أم القيوين .

٢ـ موانئ طبيعية ـ صناعية :

وهي الموانئ التي تتم فيها عمليات الإنشاء صناعياً مع وجود عنصر طبيعي؛ فهي موانئ تقام في مواضع طبيعية ملائمة لنشأة الميناء، ولكن يتم تجهيزها صناعياً، وتتعدد أمثلة هذا النوع :

أ ـ ميناء سلمان :

وهو الميناء الواقع تقريباً في قلب الخليج العربي؛ مما كان له أبلغ الأثر في سيادته على موانئ منطقة الدراسة إلى عهد قريب. وقد أقيم عندما عجز ميناء المنامة عن استيعاب الحركة التجارية المتزايدة.

ويتمتع الموضع المقام عليه الميناء بظروف طبيعية أدت لاختياره؛ حيث تتوفر له الحماية الطبيعية من الأمواج والرياح بواسطة جزيرة المحرق .

ب ـ ميناء الدوحة :

الميناء التجاري الأول في دولة قطر ، ويتميز بعناصر طبيعية، وقد تم إدخال التجهيزات الصناعية للميناء التي تمثلت في بناء الأرصفة وزيادة العمق لمدخل الميناء والأرصفة .

ج ـ ميناء مسيعيد:

وهو يتمتع بجملة من الظروف الطبيعية المؤهلة لاستغلاله بوصفه ميناء ، قام أساساً على تصدير البترول، ثم أدخلت عليه بعض الصناعات ، كصناعة الحديد والصلب والأسمدة الكيماوية والبتروكيماويات؛ مما زاد من نشاطه من تجهيزات الميناء المثلة في الأرصفة وزيادة عمليات التعميق .

د ـ ميناء جبل الظنة :

وهو ميناء تصدير البترول البري في إمارة أبو ظبي ، ويتمتع الميناء بحماية طبيعية ممثلة في جزيرة صير بني ياس، ويتكون من أربعة مراسٍ عائمة .

هـ ـ ميناء الرويس (أبو ظبي):

يتمتع بقدر من معطيات الموضع التي توفرت لميناء جبل الظنة، ويعد من موانئ تكرير البترول، ويتكون من ثلاثة أرصفة .

و ـ ميناء أم النار :

يقع جنوب شرق جزيرة أبو ظبي ، ويتميز بخصائص الموضع الطبيعي حيث تحميه جزيرة أبو ظبي . وهو من موانئ تكرير البترول ، تم تجهيزه صناعياً حيث أنشئ به حوضان .

ز ـ ميناء عجمان :

تم إنشاء ميناء عجمان في عام ١٩٧٩م، ولم يكتمل بعد ، أنشئ هذا الميناء في داخل الخور للاستفادة من ظروف الحماية الطبيعية المتوفرة فيه .

٣ـ موانئ صناعية :

وهي الموانئ التي لا يمثل عنصر الموضع أساس اختيارها ، ويبلغ عدد الموانئ الصناعية في منطقة الدراسة خمسة عشر ميناءً .

أ ـ ميناء سترة :

وهو الميناء البترولي الأول في دول الخليج العربية، حيث تم إنشاؤه عام ١٩٣٤م . وقد تم التغلب على ضحالة المياه وتخطي حاجز الشعاب المرجانية عن طريق مد لسان بري بطول ٥ كم من جزيرة سترة باتجاه المياه العميقة في داخلية الخليج .

ب ـ ميناء حالول :

ويقع هذا الميناء في جنوب شرق جزيرة حالول التي تعد مقراً لعمليات البترول البحرية في دولة قطر ، ويتكون الميناء من عوامتي إرساء منفردتين، يصلهما البترول من خطوط التحميل من الخزانات التسعة التي في الجزيرة .

ج ـ ميناء مبارك:

وهو خزان عائم للبترول، يطلق عليه (الباخرة بركة) يتبع إمارة الشارقة.

د ـ ميناء زايد :

وهو من الموانئ الرئيسية في دولة الإمارات (إمارة أبو ظبي) يعد من الموانئ

الصناعية ، ويقع في الطرف الشمالي الشرقي لجزيرة أبو ظبي ، وقد تم تجهيزه بالعديد من الإنشاءات الصناعية، أهمها حواجز الأمواج والأرصفة .

هـ ـ ميناء جبل علي :

وهو من الموانئ الصناعية في المنطقة ، تم افتتاحه في يوليو ١٩٧٩م ، وكان هدف إنشائه تعزيز مكانة دبي بوصفه مركزاً تجارياً في الخليج.

و ـ ميناء خالد:

ميناء الشارقة الأول على الخليج العربي ، يحتوي على ثلاثة عشر رصيفاً عاملاً ، وقد تم التغلب على ظروف الموضع في هذا الميناء بالتجهيزات الصناعية.

ز ـ ميناء صقر :

تم إنشاء هذا الميناء في شمال خور خوير ، وهو قائم على أساس تصدير الكتل الصخرية والإسمنت ، لقد أنشئ إنشاء كاملاً بجميع أرصفته وبناء حواجز الأمواج فيه .

ثانياً. التصنيف بحسب الخصائص السكانية:

تؤكد الإحصاءات السكانية المتوافرة عن دول منطقة الدراسة حقيقة مهمة، وهي أن دول الخليج العربي عامة ليست ذات تاريخ طويل في إجراء التعدادات.

وهذه مقارنة بين مدن الموانئ ، نوجزها في النقاط التالية:

١ـ الحجم والنمو السكاني :

تعد دراسة الحجم السكاني لمدن الموانئ بمنطقة الدراسة خطوة أساسية في عملية التطور الاجتماعي والاقتصادي؛ ذلك أن الحجم السكاني الكبير يستدعي توسعاً في القطاعات الاقتصادية الإنتاجية .

سنقوم بتقسيم مدن الموانئ إلى أربع فئات بحسب معدلات النمو فيها :

أ ـ الفئة الأولى أكثر من ٢٠ ٪ :

وتضم هذه الفئة مدينة رأس الخيمة؛ حيث سجلت معدل نمو بلغ ٢٧,٥٪ ، يعود تسجيل هذا المعدل المرتفع إلى النهضة التي شهدتها إمارة رأس الخيمة في جميع الميادين الاقتصادية والاجتماعية والإدارية .

ولعل زيادة عدد السكان في مدينة رأس الخيمة كانت السبب وراء التفكير في إنشاء ميناء صقر .

ب ـ الفئة الثانية من ١٥٪ – ٢٠ ٪:

وتضم هذه الفئة ثلاث مدن في دولة الإمارات، وهي دبي بمعدل سنوي ١٦,٥٪ ، والشارقة وعجمان بمعدل ١٧,٩٪ ، وأن الجوانب الاقتصادية تعد عاملاً مهماً من عوامل الجذب السكاني حيث إن تعدد الوظائف يتطلب وفرة هائلة من الأيدي العاملة ، كما أن اتساع الموانئ فيها وتطورها يخلق نوعاً من الحاجة لفئات العمالة المختلفة الماهرة، ويأتي دور البترول واكتشافه فيها ليستدعي فتح باب الهجرة الخارجية، وقد أدى إلى ارتفاع أعداد السكان من ١٢٠٣٦٦ نسمة عام ١٩٧٥م إلى ٣٢٠٧٥٣ نسمة عام ١٩٨٢م .

وترجع الأسباب الرئيسية لوصول مدينة الشارقة لهذا المعدل المرتفع إلى موقعها القريب من دبي ، فقد أصبحت مركزاً تجارياً مهماً، وزاد من أهميتها

افتتاح ميناء خالد بالإضافة إلى اكتشاف البترول فيها، أما مدينة عجمان فإنها أفادت من خطة الدولة الاتحادية في بناء الإمارات الشمالية، والتي لم يكتشف فيها البترول حيث تم الاتفاق على أن تخصص كل من أبو ظبي ودبي نسبة (٥٠ ٪) من عائداتها البترولية للموازنة الاتحادية؛ مما يؤدي إلى توزيع التطوير الاقتصادي على مستوى جغرافي أوسع.

ج ـ الفئة الثالثة من ١٠٪ ــ ١٥٪:

وتشمل هذه الفئة مدن الوكرة ، مسيعيد ، وأبو ظبي وأم القيوين ، والرمس، وشعم ، حيث سجلت معدلات نمو بلغت ١١,٥٪ ، ١٢,٤٪ و ١٤,١٪ ، ١٢,٤٪ ، ١١,٧٪ ، ١٠,٣٪ لكل منها على الترتيب .

وارتفاع معدل النمو في مدينة الوكرة يوضح لنا الدور الذي قامت به بوصفها متنفساً طبيعياً للعاصمة ـ الدوحة ـ حيث تعد الوكرة امتداداً للنمو العمراني .

ويعود وصول مدينة مسيعيد لهذا المعدل إلى كونها إحدى مدن معسكرات العمال التي نشأت باكتشاف البترول ، وتطورت بالاستفادة من عائداته .

أما أبو ظبي فإن تسجيلها لمعدل متزايد راجع إلى أن مركز هذه المدينة قد تغير كثيراً بعد أن أصبحت عاصمة الاتحاد ومركز الحكم؛ مما أدى إلى جذبها للسكان سواء المحليون أو الوافدون من الخارج ، إضافة إلى اكتشاف البترول وإنشاء ميناء زايد الذي ساعد على انتعاش التجارة . ويعود نمو أم القيوين لامتهان سكانها الصيد والتجارة الساحلية .

د ـ الفئة الرابعة من ٥٪ ــ ١٠٪:

وتضم هذه الفئة المنامة والمحرق والدوحة والخور والظنة، ونموها المرتفع يعود إلى :

١- استقرار مجتمع السكان في البحرين وقلة الوافدين إليها .

٢- انعكاس النهضة الثقافية في البحرين .

ويعود ارتفاع معدل النمو في مدينة الدوحة إلى أن الدوحة قلب قطر الذي امتص معظم الهجرات الوافدة، أما مدينة الخور فإن ارتفاع معدل نموها راجع إلى اهتمام الدولة بها بوصفها مدينة ، وتخطيطها عمرانياً وتركيز الخدمات بها. وتعد مدينة الظنة المدينة الوحيدة من بين المدن التي سجلت معدل نمو منخفضاً سالباً – ٥,١٪ بسبب تناقصه .

٢- الخصائص الديمغرافية (التركيب النوعي والعمري) :

تعد دراسة التركيب النوعي والعمري من الدراسات ذات الأهمية في دراسة موضوعات السكان .

ولهذه الدراسة أهمية في تقدير حاجة المجتمع من الخدمات والمؤسسات المختلفة. ولضرورة الدراسة التفصيلية لكل من التركيبين سنقوم بدراسة كل عنصر على حدة:

أ- التركيب النوعي :

عادة ما تراوح النسبة النوعية بين ١٠٠ و ١٠٥ ذكور لكل مائة أنثى، وذلك في المجتمعات المغلقة التي لا تتعرض للهجرات الخارجية ، وفي دول منطقة الدراسة ومدن الموانئ ، فإن هذه النسبة ترتفع نتيجة لوفود الأعداد الكبيرة من المهاجرين الذكور عن الإناث . وأكثر المناطق جذباً للعمال - والذكور أساساً - هي الموانئ ذات الأعمال الشاقة .

ويمكن أن نقسم مدن الموانئ إلى ثلاث مجموعات :

١- مجموعة تقل نسبتها النوعية عن ١٥٠، وهي المحرق ، سترة ، الوكرة ،

الخور ، الرويس ، وشعم، حيث راوحت هذه النسبة بين ٧٩,٣ و١٤٦,٧ في كل من الرويس وسترة على الترتيب ، وتعود قلة نسبة النوع في هذه المجموعة إلى كونها مدن موانئ تقتصر الوظيفة فيها على الصيد والتجارة الساحلية المحدودة .

٢. مجموعة تزيد نسبتها النوعية على ١٥٠ وهي المنامة ، الشارقة ، عجمان، أم القيوين ، رأس الخيمة ، الرمس ، وتراوح النسبة النوعية في هذه المدن بين ١٦٠,٢ و ١٩٢,٨ في الرمس والشارقة ، وتمثل خمس من هذه المدن عواصم – باستثناء الرمس – ولعل سبب ارتفاع نسبتها النوعية يعود إلى أنها مازالت تمارس نشاطها البحري بالإضافة إلى تركز الخدمات فيها .

٣. مجموعة تزيد نسبتها النوعية على ٢٠٠، وهي مسيعيد ، الظنة ، الرويس (أبو ظبي) ، أبو ظبي ، دبي، حيث راوحت النسبة النوعية فيها بين ٢٠٦,٧ و ٣٤٦٠٠ في دبي والظنة ، ونرى أن ارتفاع النسبة النوعية في هذه المدن راجع إلى ظروف العمل.

وارتفاع نسبة النوع في أبو ظبي يعود إلى كونها مركزاً إدارياً وتجارياً ومركزاً لجذب القوة العاملة، ولعل ذلك يعود إلى ارتفاع عائدات البترول، ثم التجارة .

ب ـ التركيب العمري :

تعد دراسة التركيب العمري من أهم العوامل الديموغرافية وأخطرها في دلالتها على قوة السكان الإنتاجية ومقدار حيويتها لأي مجتمع لارتباط عمليات التخطيط للأنشطة المختلفة به .

١. ترتفع نسبة الذكور إلى جملة السكان في دول الموانئ بمنطقة الدراسة ومدنها بصفة عامة .

٢ـ ترتكز مجتمعات منطقة الدراسة على قاعدة عريضة في هرمها السكاني؛ حيث نرى أن فئة صغار السن أقل من ١٥ سنة لا تقل عن ٣٠٪ في جميع دول الموانئ ومدنها؛ مما يجعلها مجتمعات مستقرة .

٣ـ تسجل الفئة العمرية الوسطى من ١٥ – ٥٩ سنة أعلى نسبة في إجمالي السكان حيث إنها تزيد على ٥٠٪ في جميع مدن الموانئ والدول . وهذا دليل على الهجرة وبروز سمة الميناء وأعماله التي تتطلب فئة الشباب في سن العمل .

إن ارتفاع هذه النسبة يعود إلى ارتفاع نسبة الذكور إلى الإناث، وهذا راجع إلى أن معظم الوافدين ممن هم في سن العمل والراغبين في الكسب.

٤ـ تقل نسبة الفئة العمرية ٦٠ فأكثر في دول منطقة الدراسة ومدنها ، وهذا يدل دلالة واضحة على هجرة من هم في سن العمل من هذه المجتمعات وبقاء من هم ليسوا في سن العمل وكبار السن .

٣ـ الخصائص الاقتصادية (النشاط الاقتصادي):

إن التصنيف الاقتصادي الموجود في التعدادات لا يبرز تفاصيل أنشطة الميناء ، وما يوجد هو بيانات التصنيف العشري المعروف للأنشطة الاقتصادية، ولعل نشاط النقل والمواصلات والتجارة والبترول والمناجم والمحاجر هو الذي يندرج تحته العاملون في أنشطة الموانئ ، ونتبين من التوزيع النسبي للعاملين في النشاط الاقتصادي ما يأتي :

أ ـ يحظى قطاع الخدمات بالنصيب الأكبر بين العاملين في دول منطقة الدراسة .

ب ـ يأتي قطاع البناء والتشييد في المرتبة الثانية في هذه الدول .

ج ـ تحتل التجارة المرتبة الثالثة بين قطاعات النشاط الاقتصادي .

د ـ أما قطاع النقل والمواصلات فيحتل المرتبة الرابعة .

ثالثاً. التصنيف بحسب الموقع والتباعد:

يتبين لنا من دراسة موانئ منطقة الدراسة بحسب الموقع والتباعد الكثير من الاختلافات من حيث التباعد ، والموقع بالنسبة للظهير ومدى أهميته الاقتصادية ، وبما أن موانئ منطقة الدراسة تتفاوت في موقعها إما على الساحل أو على الجزر ، فقد قمنا بدراسة التباعد لكلّ نمط على حدة :

١ـ الموانئ الساحلية :

تقع منطقة الدراسة على امتداد ٢٢٧٤,٦ كم من رأس الصاية في بداية خليج سلوى حتى رأس مسندم ، وعلى هذا فإن متوسط التباعد بين الموانئ هنا ٩١ كم، ويمكننا تقسيم الموانئ الساحلية بحسب الموقع والتباعد إلى ثلاثة قطاعات :

أ ـ قطاع من خليج سلوى حتى خور العديد.

ب ـ قطاع من خور العديد حتى رأس غناضة.

ج ـ قطاع من رأس غناضة حتى رأس مسندم .

أ ـ قطاع من خليج سلوى حتى خور العديد.

وتقع موانئ هذا القطاع جميعها في دولة قطر ، وتبلغ مسافة هذا القطاع ٨٨٤,١ كم بمتوسط تباعد ١١٠,٥ كم ، وتمتاز موانئ هذا القطاع بما يلي :

١ـ تعد أكثر موانئ دولة قطر أهمية من ناحية الموقع الجغرافي سواء على المستوى القومي أو الدولي ، حيث إنها تشكل المنافذ الخارجية للدولة .

٢ـ يقع في هذا الجزء ميناء الدولة الرئيسي لتصدير البترول البري وهو ميناء مسيعيد.

٣ـ استحوذت موانئ هذا القطاع على جميع واردات الدولة وصادراتها .

ب ـ قطاع من خور العديد حتى رأس غناضة.

وتقع موانئ هذا القطاع في إمارة أبو ظبي ، وتشمل موانئ جبل الظنة الرويس ، أم النار ، وتبلغ المسافة بين خور العديد ورأس غناضة ٩٤٣,٥ كم بمتوسط تباعد ٣١٤,٥ كم، وتتميز الموانئ هنا بما يلي :

١ـ إن ظهير موانئ هذا القطاع يقتصر على مناطق إنتاج البترول التابعة له ، كما في ميناءي جبل الظنة وأم النار .

٢ـ تمثل الصادرات نسبة كبيرة في هذا القطاع .

ج ـ قطاع من رأس غناضة حتى رأس مسندم .

تعد موانئ هذا القطاع أكثر موانئ منطقة الدراسة الساحلية أهمية سواء من ناحية موقعها بالنسبة للظهير ، أو نشاطها الاقتصادي أو تباينها الجغرافي ، ويشتمل هذا القطاع على مرفأ الحصا ، ميناء جبل علي ، ميناء راشد، خور دبي ، ميناء الحمرية ، ميناء خالد ، خور الشارقة . وتبلغ المسافة بين رأس غناضة ورأس مسندم ٤٤٧ كم بمتوسط تباعد يبلغ ٣١,٩ كم . لقد حكم وجود الموانئ في هذا القطاع انتشار الأخوار على طول الساحل وقلة الجزر المواجهة له؛ مما ساعد على اتخاذها مركزاً للعمران وملاجئ للسفن، وتتميز الموانئ هنا بما يلي:

١ـ تتقارب بعض الموانئ هنا بدرجة تقل عن المتوسط العام لتباعد موانئ منطقة الدراسة ، وتزيد قليلاً عن المتوسط العام للقطاع .

٢ـ تمثل الواردات نسبة كبيرة في موانئ هذا القطاع .

٣ـ تؤدي الموانئ هنا دوراً كبيراً في إعادة التصدير .

٤ـ تشمل الموانئ دول الخليج العربي .

٢ـ الموانئ الجزرية :

اقتضى وقوع كثير من موانئ منطقة الدراسة على الجزر أن نفرد لها تباعداً خاصاً، حيث يوجد في كل جزيرة ميناء واحد .

أ ـ جزر الميناء الواحد :

وتشتمل على جزر المحرق ، حالول ، ارزنة ، داس ، زركوه ، المبرز ، أبوظبي، وهي أغلب الموانئ بترولية ، وتتميز هذه الموانئ بما يأتي :

١ـ تقتصر الصادرات في هذه الموانئ على الصادرات البترولية .

٢ـ يلاحظ على هذه الموانئ أنها ذات ظهير محلي محدود لا يتعدى نطاق الحقوق البترولية التابعة لكل منها .

ب ـ جزر أكثر من ميناء :

وتشتمل هذه على جزيرة البحرين ، وجزيرة سترة ، أما بالنسبة للجزيرة الأولى فإنها تضم ميناءي المنامة وسلمان ، وبالنسبة للثانية فتضم ميناءي سترة وألبا، وتتميز الموانئ هنا بما يلي :

١ـ يعد ميناء سلمان من الموانئ المهمة في منطقة الدراسة.

٢ـ يلاحظ على موانئ البحرين أنها تمثل مجمعاً وظيفياً متكاملاً، حيث تشتمل على موانئ الاستيراد والتصدير ، والبترول ، والصناعة .

٣ـ تؤدي موانئ دولة البحرين دوراً كبيراً في إعادة التصدير .

رابعاً ـ التصنيف بحسب الوظيفة :

تتعدد أسس التصنيف الوظيفي للموانئ، ولكن الأساس المهم هو نوع

النشاط الاقتصادي الذي قد يكون اتجاه الحركة ، أو نوع السلعة المتداولة في الميناء .

والموانئ المنتشرة على طول ساحل منطقة الدراسة ، أو على الجزر المواجهة له لا تشذ عن ذلك ، فبعضها نشأ لتأدية عدة وظائف وبعضها الآخر قد فرض عليه التخصص . حيث إن لكل من الموقع والظهير أثراً مباشراً على كفاءة الميناء في أداء وظائفه وتنوعها وحجم الحركة فيه ، وعلى ضوء ما سبق يمكن تصنيف موانئ منطقة الدراسة إلى ما يأتي :

١ـ التصنيف بحسب نشاط الميناء التجاري :

تجمع موانئ منطقة الدراسة بحسب النشاط الاقتصادي وفقاً لأنواع البضائع المتداولة، وعلى أساسها يمكن تقسيمها إلى:

أ ـ موانئ ذات أنشطة متعددة :

وهذه متمثلة في موانئ سلمان ، الدوحة ، مسيعيد ، زايد ، جبل علي، راشد، خالد ، صقر، حيث يتم فيها تداول كثير من البضائع المتنوعة، ومن أنواع هذه البضائع الإسمنت ، القمح ، البترول ، المواد الغذائية .

ب ـ موانئ ذات أنشطة متخصصة :

يعد النشاط التخصصي هو السمة الغالبة والمميزة لموانئ منطقة الدراسة والواقعة على الجزر بصفة خاصة ، وتبعاً لذلك يمكن أن نقسم هذه الموانئ إلى :

١ـ موانئ شحن البترول الخام: وهي سترة ، مسيعيد ، حالول ، جبل الظنة .

٢ـ موانئ تكرير البترول : وهي متمثلة في موانئ سترة ، مسيعيد.

٣ـ موانئ الألمنيوم : وهي موانئ مجهزة لاستقبال خام الألمنيوم .

ج ـ موانئ الترانزيت (المرور) :

ونجد مثل هذا النوع متمثلاً في موانئ سلمان ، جبل علي ، راشد ، خالد، وصقر ، حيث يتم تفريغ شحنات كبيرة من البضائع الواردة ليس للاستهلاك في داخل الدولة أو الإمارة التي يتبعها الميناء ، ولكن لإعادة تصديرها ثانية للموانئ المجاورة .

د ـ موانئ الصيد :

وهذه تتمثل في ميناء زايد، حيث يوجد به مرسى للصيادين، وفي ميناء صقر حيث يوجد به مرسى للصيد بوصفه جزءاً من الميناء.

هـ ـ موانئ التموين :

وهي هنا موانئ لها وظائف أُخرى ، ولكنها تصبح موانئ تموين بالنسبة لخطوط ملاحية معينة ، ويمكننا أن نقسم الموانئ من حيث توافر التموين فيها إلى :

١ـ موانئ تقدم تسهيلات وإمدادات كاملة مثل الخدمات الطبية وقاطرات السحب واللنشات والمياه العذبة ، وتموين الغذاء والوقود، وهذه تتمثل في موانئ سلمان ، سترة ، الدوحة ، زايد ، جبل علي ، راشد ، أما إصلاح السفن فيتم في ميناء راشد .

٢ـ موانئ تقديم بعض التسهيلات مثل قاطرات السحب واللنشات والخدمات الطبية والوقود، وهذه متمثلة في موانئ حالول ، مسيعيد ، جبل الظنة ، الرويس (أبو ظبي) .

و ـ الموانئ الحرة أو الأرصفة الحرة :

و هي جزء من الميناء يترك حراً من غير جمارك ، ومن أمثلتها ميناء جبل علي ، وراشد، وهما في إمارة دبي .

ز ـ موانئ ركاب :

وتتمثل في موانئ المنامة ، المحرق ، ميناء سلمان (الفرضة الجنوبية)، الرويس (قطر)، الدوحة ، زايد .

ح ـ موانئ ذات وظيفة ترويحية :

وهي مراسٍ صغيرة، منها فرضة المحرق، الهملة، فرضة زكريت، عشيرج ، الخور، والفرضة القديمة في الدوحة.

٢ـ التصنيف بحسب أنواع البضائع :

أ ـ موانئ البضائع العامة: وهذه يندرج تحتها موانئ سلمان ، الدوحة ، مسيعيد ، زايد ، جبل علي ، راشد ، خالد ، صقر .

ب ـ موانئ البضائع الصب : وتشتمل على جميع الموانئ البترولية السابقة الذكر ، إلى جانب ميناءي سترة وألبا .

٣ـ التصنيف بحسب حركة البضائع :

أ ـ موانئ تصدير : وهي موانئ سترة ، أرزنة ، أبو البخوش ، زركوه ، المبرز، أم النار .

ب ـ موانئ استيراد وتصدير : سلمان ، ألبا ، الدوحة ، مسيعيد ، الرويس (أبو ظبى) ، زايد ، جبل علي ، راشد ، خالد ، صقر، داس ، بالإضافة إلى المنامة والمحرق .

٤ـ التصنيف بحسب النشاط الحربي:

لا تقوم موانئ منطقة الدراسة بأية نشاطات حربية ، كما أنه لا توجد بها تجهيزات خاصة ، أو وسائل دفاعية ، وكل ما تقوم به هو استقبالها لبعض السفن الحربية كميناء سلمان ، الدوحة ، زايد.

خامساً. التصنيف بحسب أنواع السفن :

أ ـ موانئ الناقلات :

وتعد الناقلات أكثر أنواع السفن تخصصاً؛ حيث تقتصر على المواد السائلة، ويعد البترول ومنتجاته أكثر الأنواع السائلة التي تنقل في العالم .

ويتمثل هذا النوع في موانئ سترة ، مسيعيد ، حالول ، جبل الظنة ، الرويس (أبو ظبي) ، أم النار ، داس ، أبو البخوش ، المبرز ، زركوه ، ارزنه ، فاتح ، مبارك ، أما الموانئ التي تحوي أرصفة للناقلات فهي زايد، جبل علي ، راشد، خالد .

ب ـ موانئ السفن المتجولة :

توصف سفن هذا النوع بأنها كصندوق عائم، وتتعامل مع مواد غير معبأة في عبوات .

ج ـ موانئ الخطوط المنتظمة :

تعمل السفن في هذه الموانئ على خط محدد ومعلن مسبقاً وفق برنامج معين، وتمتاز البضائع المحمولة على مثل هذه السفن بأنها ذات نوعية مرتفعة بالنسبة لحجمها الصغير ، وهي البضائع العامة المصنعة أو شبه المصنعة ، والمعبأة داخل عبوات. مثل موانئ سلمان ، الدوحة ، مسيعيد، زايد ، جبل علي ، راشد ، خالد ، صقر.

د ـ موانئ الحاويات :

هناك ثلاثة أرصفة حالياً للحاويات في ميناء خالد، عليها ثلاث رافعات عملاقة .

هـ ـ موانئ سفن الدحرجة :

وهي أحد أنواع سفن البضائع الجافة ، وقد اعتبرها كوبر إحدى الوسائل

البديلة لنقل الحاويات ، ويتمثل هذا النوع في موانئ سلمان ، جبل علي ، راشد، خالد ، صقر.

سادساً. التصنيف بحسب الأهمية النسبية :

١ـ الواردات :

أ- تحتل موانئ دولة الإمارات المركز الأول في نسبة وارداتها التي تصل إلى ٧٥,٩٪ من جملة الواردات بموانئ منطقة الدراسة .

وتتمثل أهم الواردات في البضائع العامة المصنعة مثل موانئ مسيعيد وجبل علي .

ب- تأتي دبي في المركز الثاني والرابع؛ حيث سجل كل من ميناء راشد وجبل علي نسباً بلغت ١٦٪ و ١٣,٣٪ من إجمالي واردات موانئ منطقة الدراسة عام ١٩٨٢م .

ج- يأتي ميناء خالد في إمارة الشارقة في المركز الثالث بين موانئ منطقة الدراسة، وموانئ دولة الإمارات بنسبة ١٥,٨٪ و ٢٠,٨٪ على الترتيب عام ١٩٨٢م .

د- يحتل ميناء مسيعيد المركز الخامس بنسبة ٩,٨٪ من إجمالي واردات موانئ المنطقة ، أما في دولة قطر فإنه يحتل المركز الأول بنسبة ٥٥,٤٪ من إجمالي واردات الدولة عام ١٩٨٢م.

هـ- احتل ميناء سلمان المركز السابع بين موانئ منطقة الدراسة، حيث وصلت نسبته في الواردات ٦,٢٪ من إجمالي واردات موانئ المنطقة عام ١٩٨٢م .

و- تأتي إمارة رأس الخيمة في المركز الثامن، ويمثلها ميناء صقر بنسبة ٤,٦٪ من إجمالي واردات موانئ المنطقة .

ز- وتمثل النسب الباقية واردات كل من ميناء الرويس (أبو ظبي) ، وداس ، وخور دبي ، والحمرية ، والمنامة بنسب بلغت ٣,٤٪ و٢,٦٪و٠,٩٪و ٠,٣٪و٠,٢٪على الترتيب .

٢- الصادرات :

أ- تحتل موانئ دولة الإمارات المركز الأول في صادراتها بالنسبة إلى صادرات موانئ المنطقة، حيث إنها بلغت ٧٧٪.

ب- يحتل ميناء صقر المركز الأول سواء على مستوى موانئ المنطقة أو موانئ دولة الإمارات بنسبة ٤٤,٥ ٪ و ٥٧,٨٪ عام ١٩٨٢م .

ج- يحتل ميناء مسيعيد المركز الثاني بين موانئ منطقة الدراسة، حيث سجل نسبة ١٩,٦٪،أما بالنسبة لدولة قطر فهو ميناء التصدير الرئيسي والأول، وتتكون صادراته من الصادرات الصناعية في الحديد والصلب والأسمدة الكيماوية .

د- يأتي بعد ذلك ميناء جبل علي في المركز الثالث بنسبة ١٣,٦٪ من صادرات موانئ المنطقة . يليه في ذلك ميناء الرويس (أبو ظبي) الذي احتل المركزين الرابع والثالث بالنسبة لموانئ المنطقة وموانئ دولة الإمارات بنسب بلغت ١٣,٣٪، ١٧,٣٪.

هـ- يسجل ميناء خالد المركز الخامس بالنسبة لإجمالي موانئ المنطقة بنسبة بلغت ٤,٧٪عام ١٩٨٢م .

و- يأتي ميناء سلمان في المركز السادس بنسبة تصل إلى ٣,٢٪من إجمالي صادرات موانئ المنطقة عام ١٩٨٢م .

ز. ما تبقى من النسب فهو لميناءي راشد والمنامة بنسب بلغت ٠,٩٪ و٠,٢٪ من إجمالي صادرات موانئ المنطقة عام ١٩٨٢م .

٣ـ إعادة التصدير :

أ. ويحتل ميناء سلمان المركز الأول بنسبة ٥٠,١٪ من إجمالي إعادة التصدير عام ١٩٨٢م .

ب. يأتي ميناء راشد في المركز الثاني بنسبة ٢٥,١٪ عام ١٩٨٢م.

ج. يحتل ميناء خالد المركز الثاني على مستوى دولة الإمارات بنسبة تصل إلى ٤٥٪.

٤ـ الصادرات البترولية :

أ. يأتي ميناء جبل الظنة في المركز الأول من موانئ دولة الإمارات ، حيث سجل ٣٨٪ و ٥٣,٥٪على الترتيب عام ١٩٨٢م .

ب. يحتل ميناء حالول المركز الأول في قطر بنسبة ٥٠,١٪ من إجمالي الصادرات البترولية ، في حين سجل ميناء مسيعيد نسبة ٤٩,٩٪عام ١٩٨٢م .

ج. ما تبقى من نسبة فهو لميناء أبو البخوش الذي بلغت نسبته ٥,٦٪ و٧,٨٪.

والتعامل مع معيار الأهمية النسبية لا يعني أخذ الواردات أو الصادرات كل على حدة ، وإنما لابد أن يؤخذ في الاعتبار :

١ـ مدى التنوع الوظيفي للميناء .

٢ـ تنوع البضائع المتداولة في الميناء .

٣ـ خصائص الموقع الجغرافي للميناء .

أولاً - الموانئ الرئيسية :

وهي موانئ سلمان ، الدوحة ، مسيعيد ، زايد ، جبل علي ، راشد ، خالد ، صقر ، وتمتاز بالتنوع الوظيفي؛ فهي تقوم بالاستيراد والتصدير .

ثانياً - الموانئ الثانوية :

وهي موانئ يقل فيها التنوع الوظيفي؛ مقارنة بالموانئ السابقة ، وتضم موانئ تصديرية في المقام الأول ، وتنطبق أساساً على موانئ البترول، وهي سترة، حالول ، أرزنه ، داس ، أبو البخوش ، زركوه ، المبرز ، جبل الظنة ، الرويس (أبو ظبي) ، أم النار ، فاتح ، مبارك .

ثالثاً - الموانئ الصغيرة والمراسي:

وهي موانئ صغيرة ومراسٍ تقتصر على رصيف واحد ، ولا تساهم بدور يذكر في حركة التجارة، وهي المحرق ، الرويس (قطر) ، الخور، الوكرة، الهملة .

الفصل الرابع

المجال الأرضي والمجال البحري
والنقل والمواصلات

المجال الأرضي والمجال البحري والنقل والمواصلات

أولاً - المجال الأرضي (الظهير) :

موقع الموانئ الخليجية في منطقة الدراسة قد تحدد نتيجة لعاملين جغرافيين هما الظهير والنظير ، والميناء ما هو إلا الوسيط بينهما. وبالنسبة للظهير فقد تناول مفهومه كثير من الباحثين في دراستهم ومنهم Morgan1952 , Van cleef , 1941

واتفقوا حول المعنى الرئيسي للظهير وحدوده بأنه المنطقة الأرضية المنظمة والمتطورة ذات الأنشطة الاقتصادية الغنية والمتنوعة التي يتم استقبال البضائع منها وإليها في الميناء .

١ـ المجال الأرضي للصادرات :

فهو سلعة التصدير الرئيسية بها ، ومن عوائده تتم عملية الاستيراد لتغطية احتياجات المنطقة. ويعد البترول القوام الأساسي للظهير التصديري لمعظم الموانئ الخليجية ، فهو الأساس والمسوغ لإنشاء معظم الأعمال البحرية الحديثة في تلك الموانئ . ويرجح الظهير التصدير لموانئ منطقة الدراسة كفة البترول .

أ ـ الظهير التصديري للموانئ البترولية :

ويطلق على الظهير في هذه الحالة ظهير المادة الخام، حيث تبحث الصادرات ذات الحجم الكبير عن المنافذ القريبة من الساحل و مصدر الخام . كما يعد هذا الظهير أولياً.

ويتميز ظهير الموانئ البترولية بالمرونة . ويمكن تصنيف موانئ البترول من حيث امتداد ظهيرها إلى :

١ـ موانئ ذات ظهير محلي :

وهي التي تصدر بترول الحقول البحرية ، ويأتي على رأسها ميناء حالول الذي يمتد ظهيره إلى حقل ميدان محزم .

وتعد موانئ أبو البخوش وفاتح ومبارك من موانئ الأرصفة العائمة ، وعلى هذا فظهيرها التصديري لا يتعدى الحقول البحرية نفسها .

٢ـ موانئ ذات ظهير قومي:

وهي التي يقتصر ظهيرها على أراضي الدولة، وأهم الموانئ هنا ميناء مسيعيد الذي يمتد ظهيره إلى حقل دخان على الساحل الغربي لدولة قطر ، وميناء جبل الظنة الذي يمتد ظهيره إلى حقل باب الذي يبعد ٨٠ كم جنوب غرب مدينة أبو ظبي . ويمتد ظهير البترول التصديري لميناء جبل علي إلى حقل المرقم ، على طريق دبي – العين . بالإضافة إلى هذه الموانئ البترولية ، يوجد ميناء الرويس (أبو ظبي) وأم النار، وهما ميناءا تكرير البترول في إمارة أبو ظبي .

٣ـ موانئ ذات ظهير دولي:

وهي التي يقع جزء من ظهيرها التصديري خارج حدود الدولة التابع لها الميناء ، وأهم الأمثلة على هذا النوع – ضمن موانئ منطقة الدراسة – ميناء سترة الذي يتعدى حدود دولة البحرين إلى السعودية .

ب ـ الظهير التصديري للموانئ العامة :

والظهير التصديري للموانئ العامة في منطقة الدراسة لا يتعدى حدود

الميناء أو بالقرب منه ، فصادرات البحرين من الألمنيوم تتم في رصيفين يخصان شركة الألمنيوم في ميناء ألبا ، ويجري نقل الخام والإنتاج من مكان التخزين والتصدير وإليه عن طريق سلك كهربائي طوله ٩,٧ كم يصل من موقع المصنع قرب جبل الدخان حتى الميناء .

أما الظهير التصديري لميناء مسيعيد فإنه يقع داخل حدود الميناء؛ حيث تقع مصانع الحديد والصلب والأسمدة الكيماوية والبتروكيماويات .

وقد يمتد الظهير التصديري لموانئ الخليج عامة وموانئ منطقة الدراسة خاصة إلى أبعد من حدود الدولة والإمارة بشكل واضح في موانئ سلمان وراشد وخالد ، ويمتد ظهير تلك الموانئ حتى الدولة القادمة منها السلعة .

٢ـ المجال الأرضي للواردات :

يتباين المجال الأرضي للواردات في الموانئ بحسب الأهمية وحجم الميناء ودوره الاقتصادي . ففي الماضي كان ظهير معظم موانئ منطقة الدراسة لا يتعدى حدود المدينة التي بها . أما في الوقت الحاضر فقد توفرت عدة عوامل ساعدت على امتداد ظهير بعض الموانئ لأبعد من ذلك، ومن أهم هذه العوامل :

أ ـ تدفق البترول .

ب ـ الثورة العمرانية .

ج ـ انتشار شبكة من الطرق البرية المعبدة التي ربطت موانئ منطقة الدراسة بداخلية البلاد؛ مما أدى إلى تضاعف وسائل النقل.

د ـ توفر فرص العمل، ومن ثم الحاجة إلى الأيدي العاملة.

ومما يزيد من نفوذ ميناءي سلمان والمنامة وقوعهما في العاصمة الإدارية والاقتصادية . ويعد ميناء الدوحة ميناء الاستيراد الرئيسي في قطر .

أما ظهير الاستيراد لميناء مسيعيد الصناعي فإنه لا يتعدى المنطقة الصناعية الواقعة في منطقة الميناء .

ففي إمارة أبو ظبي يمتد ظهير الاستيراد لميناء زايد ليشمل الإمارة كلها .

أما ظهير الاستيراد لموانئ دبي فيمتد إلى أبعد من حدود الإمارة أو دولة الإمارات؛ إذ يصل نفوذه إلى منطقة الخليج العربي كلها ، ويتعداها أيضاً .

وفي إمارة الشارقة نجد أن ميناء خالد بإنشاءاته الحديثة قد امتد ظهير الاستيراد له حتى تعدى حدود الإمارات إلى دول الخليج العربي ، ويعد ظهير ميناء خالد من نوع ظهير الحاويات أو ظهير موانئ الخطوط المنتظمة .

و يمكن تقسيم الموانئ بحسب ظهيرها إلى ثلاثة أقسام :

أ ـ ظهير محلي :

يتمثل في المناطق الواقعة تحت سيطرة الموانئ وهيمنتها وتتمثل في حقول البترول، وأهم هذه الموانئ حالول ، جبل الظنة ، زركوه ، أرزنة .

ب ـ ظهير قومي :

وهذا يتمثل في ظهير موانئ الاستيراد، حيث يمتد الظهير ليشمل الدولة بأكملها أو الإمارة، ويشمل موانئ المنامة ، الدوحة ، مسيعيد ، زايد، خور دبي .

ج ـ ظهير دولي :

ويتسع نطاق هذا الظهير المتمثل في الاستيراد وإعادة التصدير ليصل إلى خارج حدود الدولة ، بل يمتد ليشمل الخليج العربي بأكمله ، وأهم الموانئ هنا سلمان ، جبل علي ، راشد ، خالد .

ثانياً- المجال البحري (النظير):

والمقصود بالنظير هو المناطق التي يتصل بها الميناء ويتعامل معها بواسطة السفن المحيطية .

أ- المجال البحري لصادرات البترول ومشتقاته :

يعد البترول السلعة التي أدت إلى اتساع المجال البحري لموانئ الخليج العربي، ويتبين ذلك من خلال دراسة المجال البحري للموانئ الآتية :

١- ميناء مسيعيد :

أ- أثر التوجيه الجغرافي في علاقة ميناء مسيعيد بدول أوروبا الغربية عام ١٩٧١م ، حيث تم تصدير البترول إليها ، وبلغت نسبته ٤٨,١ ٪من جملة الصادرات.

ب- تأتي الجبهة الآسيوية بعد أوروبا الغربية، حيث بلغت نسبة وارداتها ٦٢,٩٪من جملة صادرات الميناء عام ١٩٨١م .

ج- زيادة حجم صادرات الميناء لأفريقيا عام ١٩٧١م ، حيث بلغت نسبة صادراته إليها ٢٢,٣٪من جملة الصادرات .

د- بلغت نسبة تعامل الميناء مع أستراليا ونيوزيلندا ٤,٨٪عام ١٩٧١م .

هـ- تعد الجبهة الأمريكية أقل الجبهات من حيث تصدير البترول إليها من ميناء مسيعيد؛ ففي عام ١٩٧١م كانت جملة الصادرات إليها ٩٥٧٦٣ طناً بنسبة ٠,٩٪ من جملة صادرات الميناء البالغة ١٠٣٠٣٣٥١ طناً .

٢- ميناء حالول:

أ- تستحوذ جبهة أوروبا الغربية على النصيب الأكبر من صادرات الميناء

للعالم الخارجي سواء في عام ١٩٧١م، أو عام ١٩٨١م، حيث كانت نسبة وارداتها ٩٠,٤٪ و ٧٣,٥ على الترتيب .

ب - تعد آسيا الجبهة الثانية من حيث التعامل معها في عام ١٩٨١م ، في الوقت الذي لم يكن هناك تعامل معها في عام ١٩٧١م ، وبلغت نسبة صادرات الميناء إليها ٢١,٥٪ عام ١٩٨١م .

ج - تتقاسم الجبهات الأخرى النسب الباقية من صادرات الميناء بدرجة أقل ، وهي أمريكا الشمالية .

٣ـ ميناء جبل الظنة :

أ - يتشابه هذا الميناء مع ما سبقه من حيث بروز جبهة أوروبا الغربية في التعامل معه ، فقد بلغت نسبة صادرات الميناء إليها عام ١٩٧٥م ، ٤٧,٤٪ من جملة صادراته؛ أي ما يقرب من النصف .

ب - ما يزيد على ثلثي صادرات الميناء عام ١٩٨٣م كان مع آسيا ، بلغت نسبة الصادرات إليها ٧٢,٢ ٪.

ج - تبرز أمريكا الشمالية جبهة ثالثة في التعامل معها؛ حيث بلغت نسبة صادرات الميناء إليها ١٧,١٪من جملة الصادرات عام ١٩٧٥م .

د - ما تبقى من النسبة فهو من نصيب دول العالم الثالث ، ومن بينها كينيا ودول الكاريبي .

٤ـ ميناء داس:

أ - يلاحظ أن جبهة آسيا تستأثر بنسبة كبيرة من صادرات الميناء خلال عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٣م.

ب - تأتي مجموعة الدول الأوروبية الغربية في المرتبة الثانية من حيث تعامل الميناء معها .

ج - أما نصيب الأمريكتين فهو يميل للتناقص بدرجة أكبر من الجبهتين السابقتين . ففي عام ١٩٧٥م كان المتجه إلى أمريكا الشمالية والجنوبية ٩,٢٪، ٤,٦٪ من جملة الصادرات على الترتيب.

د - يلاحظ اختفاء تعامل الميناء مع جبهة أستراليا ، مثله في ذلك ميناء جبل الظنة .

هـ - ما تبقى من النسب فإنه من نصيب أفريقيا ودول أُخرى ، وقد بلغت نسبة المصدر إلى أفريقيا ٢٪ عام ١٩٨٣م .

٥ـ ميناء زركوه :

أ - تبرز جبهة أوروبا الغربية في بداية العمل في الميناء .

ب - تأخذ آسيا الاتجاه نفسه في جميع الموانئ من حيث ارتفاع النسبة المصدرة إليها بعد استمرار عمل الميناء .

ج - تأتي أمريكا الشمالية في المرتبة الثالثة بالنسبة لتعامل الميناء معها.

د - امتد المجال البحري لميناء زركوه حتى شمل أستراليا وأفريقيا وذلك في عام ١٩٨٤م.

٦ـ ميناء أبو البخوش :

أ - ترتفع نسبة صادرات الميناء إلى مجموعة أوروبا الغربية .

ب - تحتل آسيا المرتبة الثانية في تعامل الميناء معها.

ح - في عام ١٩٧٨م كان لميناء أبو البخوش تعامل مع جمهورية مصر العربية .

د - تأتي بعد ذلك جبهة أمريكا الشمالية و أمريكا الجنوبية اللتين تزايد التصدير إليهما عام ١٩٨٢م عما كان عليه ١٩٧٨م .

٧- ميناء الرويس (أبو ظبي):

أ- كانت الجبهة الأولى في تعامل الميناء معها هي آسيا .

ب- ازداد التعامل مع الجبهة الأوروبية عام ١٩٨٣م .

ج- في عام ١٩٨٣م اتسع نطاق المجال البحري لميناء الرويس وامتد إلى أمريكا الشمالية وأفريقيا .

٨- ميناء أم النار :

لا يتعدى المجال البحري لهذا الميناء حدود المحيط الهندي شرقاً والبحر الأحمر غرباً .

أ- اقتصر المجال البحري لهذا الميناء عام ١٩٨٤م على الهند.

ب- أما الجبهة الثانية في تعامل الميناء فهي البحرين ، وتحتل بور سودان الجبهة الثالثة .

ب- المجال البحري للصادرات الأخرى :

١- ميناء مسيعيد (صادرات الأسمدة الكيماوية) :

بالنسبة للمجال البحري لميناء مسيعيد يتبين الآتي:

أ- استحوذت جبهة آسيا على صادرات الميناء من الأمونيا واليوريا خلال ١٩٧٤م / ١٩٨٠م بنسبة ٦٦٪ ، ٩٥,٥٪ على الترتيب ، وكذلك الحال في عام ١٩٨٣م بالنسبة لصادرات الميناء من نفس السلعتين بنسبة ٩٧,٩٪ ، ٩٢,٨٪.

ب- تأتي مجموعة دول أوروبا الغربية في المرتبة الثانية من حيث تعامل الميناء معها .

ج ـ أما صادرات الميناء إلى الأمريكتين فقد كانت قليلة .

د ـ وبالنسبة لأفريقيا وأستراليا فنصيبهما محدود من حيث تعامل الميناء معهما .

٢ـ ميناء خالد:

يختلف ميناء خالد من حيث المجال البحري لصادراته من الموانئ البترولية أو الصناعية . ونلاحظ ما يأتي :

أ ـ اتجه الجزء الأكبر من إعادة التصدير في الميناء إلى الدول الخليجية عام ١٩٨٣م .

ب ـ تأتي بعد ذلك جبهة آسيا التي كانت نسبة صادرات الميناء إليها ٦٠٪ عام ١٩٧٩م.

ج ـ تقل النسب المصدرة بعد ذلك إلى جهات العالم الأُخرى، وإن كانت أوروبا تعد أكثرها.

د ـ يقل تعامل الميناء مع أفريقيا وأستراليا .

٢ـ المجال البحري للواردات :

بالنسبة للمجال البحري لواردات موانئ منطقة الدراسة فإننا سنقتصر في دراستنا له على بعض الموانئ التجارية الرئيسية ، وعلى واردات ميناء داس بوصفه نموذجاً للموانئ البترولية .

أ ـ ميناء خالد :

١ـ ترتفع نسبة تعامل الميناء في وارداته مع دول الخليج العربي . وتعد البحرين أولى الدول من حيث إنها أعادت تصدير ما نسبته ٤٠,٥٪ إلى ميناء خالد ، تليها الكويت ، ثم دبي .

٢ـ تأتي جبهة آسيا في المرتبة الثانية بالنسبة لواردات ميناء خالد منها ، فقد بلغت ٢٦,١٪ عام ١٩٧٩م .

٣- أما مجموعة الدول الأوروبية فنلاحظ ارتفاع نصيب واردات الميناء من أوروبا الغربية مقارنة بأوروبا الشرقية .

٤- بالنسبة لتعامل الميناء مع الجبهة الأمريكية فإنه يختلف في أمريكا الشمالية عن أمريكا الجنوبية .

٥- تقل نسبة تعامل الميناء مع مجموعة أفريقيا وأستراليا ونيوزيلندا .

ب - ميناء زايد :

يمتد المجال البحري لواردات ميناء زايد إلى الاتجاه نفسه لميناء خالد مع اختلاف كميات الواردات ونسبها.

١- يرتفع نصيب واردات الميناء من الجبهة الآسيوية .

٢- تعد مجموعة دول أوروبا الغربية المنافس الأول للجبهة الآسيوية.

٣- تأتي بعد ذلك جبهة الأمريكتين .

٤- تأتي واردات ميناء زايد من أستراليا ونيوزيلندا في المرتبتين الخامسة والثالثة .

٥- يقل نصيب تعامل الميناء مع جبهة دول الخليج العربي .

ج - ميناء سلمان :

١- تستحوذ جبهة أوروبا - ولاسيما أوروبا الغربية - على ما يزيد على نصف واردات ميناء سلمان عام ١٩٧١م.

٢- تزايد نصيب مساهمة الجبهة الآسيوية في واردات ميناء سلمان .

٣- تأخذ أمريكا الاتجاه نفسه للدول الآسيوية في تزايد الواردات منها.

٤- تقل واردات ميناء سلمان من أفريقيا ودول الخليج المجاورة .

٥- امتد المجال البحري للميناء إلى أستراليا ونيوزيلندا عام ١٩٨٣م.

د ـ ميناء داس :

يرجع استيراد زيت الوقود في ميناء داس إلى كونه محطة لتزويد السفن العابرة أو الراسية في الميناء بالوقود ، ومن خلال البيانات يتبين ما يلي :

١- سيطرة الجبهة الآسيوية على المجال البحري لواردات زيت الوقود لميناء داس .

٢- استأثرت دولتا الكويت والبحرين بجميع واردات الميناء عام ١٩٨٣م، بنسبة ٨٢,٧٪ و ١٧,٣٪ لكل منهما على الترتيب .

٣- تعد عدن الجبهة الأولى في تعامل الميناء عام ١٩٨١م.

وهكذا نخلص من دراسة المجال البحري لموانئ منطقة الدراسة إلى أنه بالإمكان تقسيم المجال البحري إلى ثلاث مجموعات :

أ ـ مجال بحري قريب :

يتمثل هذا المجال في الدول الخليجية ودول شبه الجزيرة العربية والدول العربية الآسيوية .

ب ـ مجال بحري متوسط :

تتمثل دول هذه المجموعة في فئتين ذواتي موقعين متباعدين، إحداهما في الشرق والأخرى في الغرب .

أما الفئة الثانية فتضم الدول الأوروبية الغربية والشرقية .

ج ـ مجال بحري بعيد :

ويتمثل في دول العالم الجديد أستراليا ونيوزيلندا في الشرق والأمريكتين في الغرب .

ثالثاً. النقل والمواصلات :

تعد خطوط النقل والمواصلات أحد الشرايين الرئيسية للحضارة، وتمثل بعداً من أهم الأبعاد الحضارية . وتقوم الموانئ بوظيفة حلقة الوصل الرئيسية التي تربط بين حركة النقل البحري وحركة النقل البري . وقد تم في السنوات العشر الأخيرة بناء شبكة من الطرق الجيدة في دول مجلس التعاون، وذلك على الرغم من تكلفتها الهائلة بسبب صعوبة الظروف الطبيعية .

ويمكن أن نقول إن تطور المواصلات بأنواعها المختلفة كان نتيجة لدخول دول الخليج العربي – بما فيها دول منطقة الدراسة – السوق العالمية لتصدير البترول؛ إذ لولا عوائده لما وجد أي تفكير في تنفيذ هذه الشبكة الواسعة من الطرق ذات الدرجات المختلفة. وفيما يلي دراسة لشبكة الطرق والنقل :

١ـ النقل البري :

في دولة البحرين نجد أن الجزر الرئيسية الثلاث فيها يرتبط بعضها ببعض بواسطة جسور تسهل الحركة والاتصال ، ويرتبط ميناء سلمان بالداخل بواسطة طريق مزدوج يبلغ طوله نحو ١٦,٩ كم .

أما في دولة قطر فتبلغ أطوال جميع الطرق ٥٠٤٢ كم، وأطلق على أول طريق أنشئ في الدولة اسم « طريق البترول » ، وقد بني في الخمسينيات بواسطة شركة قطر البترولية ليربط بين مدينة دخان في الغرب وميناء مسيعيد والدوحة في الشرق .

والطريق الساحلي الذي يربط بين الدوحة – الرويس شمالاً والدوحة –مسيعيد جنوباً هو أطول طريق مزدوج من الدرجة الأولى في الدولة؛ إذ يبلغ طوله ١٤٧ كم .

أما ثاني الطرق طولاً من الدرجة نفسها فهو طريق الدوحة – سلوى الذي يبلغ طوله ٩٨كم . وفي دولة الإمارات فحتى عام ١٩٧٠م لم يكن هناك طرق معبدة باستثناء طريق دبي– الشارقة باتجاه واحد.

ومنذ ١٩٧٢م حتى ١٩٧٨م بدأت الدولة في شق الطرق وتعبيدها على طول سواحلها الشرقية والغربية وفي الداخل ، ويربط جميع أنحاء الدول طريق رئيسي يبدأ من سودانثيل حتى منطقة شعم شمال رأس الخيمة .

٢ـ النقل البحري :

هناك حركة ساحلية نشطة بين موانئ منطقة الدراسة ، وتتميز هذه الحركة بالكثافة بين الموانئ الشمالية في دولة الإمارات وموانئ كل من الشارقة ودبي وأبو ظبي ، بالإضافة إلى ما يوجد بين هذه الإمارات وباقي موانئ المنطقة من حركة تجارية .

ويتمثل دور الحركة الساحلية في نقل السلع والموارد التموينية التي تحتاجها شركات البترول العاملة في بعض الجزر .

أما الحركة الساحلية الأُخرى الموجودة بين موانئ منطقة الدراسة فتتمثل في حركة نقل الركاب .

وهكذا نخلص من دراسة المجال الأرضي والمجال البحري والنقل والمواصلات إلى ما يلي :

١ـ يختلف المجال الأرضي لموانئ منطقة الدراسة في اتساعه باختلاف السلع المرسلة من الميناء أو المتجهة إليه .

٢ـ أدت ظروف النهضة العمرانية الحديثة والتطورات الاقتصادية التي شهدتها المنطقة إلى عدم تركز الحركة التجارية في ميناء واحد .

٣ـ إن التوجيه الجغرافي لموانئ منطقة الدراسة يتجه إلى أوروبا الغربية وآسيا بالدرجة الأولى .

٤ـ حظيت منطقة الدراسة في السنوات الأخيرة بشبكة جيدة من الطرق المعبدة التي تسهل الحركة على طول الساحل ، أو بين الموانئ والداخل .

الفصل الخامس

النشاط في موانئ الدراسة

النشاط في موانئ الدراسة

أولاً - الحركة الخارجية :

١- تميزت حركة التجارة الخارجية في أواخر السبعينيات بالارتفاع التدريجي؛ فبعد أن كان إجمالي التجارة الخارجية ٩٢٤٩٧٦٠ طناً ارتفع إلى ١٢٣٥١٦٢٧ طناً عامي ١٩٧٧م و ١٩٨٠م .

٢- تناقص نصيب بعض الموانئ مثل سلمان ، الدوحة ، راشد ، الحمرية، نتيجة دخول ميناء جبل علي في العمل .

٣- بعد عام ١٩٨٠م عادت الحركة التجارية للارتفاع، ووصل إجماليها إلى ١٩٠٥٩٩٠٢ طن .

٤- سجل عام ١٩٨٤ انخفاضاً بلغ ٤٤,٥٪ عما كان عليه عام ١٩٨٣م، ويرجع السبب في ذلك إلى :

أ- عدم دخول موانئ سلمان ، الرويس (أبو ظبي) ، صقر ، الحمرية ، خور دبي ، المنامة ، المحرق في الحركة التجارية لهذه السنة .

ب- قلة الطلب على البترول ، ومن ثم قلة عائداته .

ج- تحول كثير من السفن إلى ميناء جدة طلباً للأمان البحري؛ وذلك بسبب ظروف الحرب العراقية - الإيرانية .

١- الصادرات :

تمثل الصادرات نسبة كبيرة من حركة التجارة الخارجية في بعض موانئ

المنطقة ، سواء كانت الثقيلة أو الخفيفة ، بالإضافة إلى موانئ البترول وسنقوم - فيما يأتي - بدراسة كل نوع من أنواع هذه الصادرات على حدة :

أ ـ الصادرات البترولية :

١ـ يحتل ميناء جبل الظنة المركز الأول في نسبة صادراته من البترول بين بقية الموانئ .

٢ـ يأتي ميناء داس في المركز الثاني بين الموانئ البترولية .

٣ـ يأتي ميناء حالول في قطر في المركز الثالث .

٤ـ يحتل ميناء مسيعيد المركز الرابع بين الموانئ .

٥ـ يأتي ميناء زركوه في المركز الأخير .

ب ـ الصادرات العامة :

لقد كانت صادرات المنطقة قبل زيادة تصدير البترول ، وارتفاع أسعاره محدودة للغاية؛ إذ اقتصرت في معظمها على الفائض القليل من إنتاج البيئة المحلية، ومن أهمها السمك المجفف، الليمون.

وشهدت مختلف أوجه الحياة في هذه المنطقة في أواخر السبعينيات تطوراً سريعاً نتيجة لزيادة صادرات البترول وارتفاع عائداته ، ترتب عليه نمو قطاع الصناعات التحويلية ، كما ترتب عليه أيضاً زيادة في صادرات الإنتاج المحلي من موانئ المنطقة .

١ـ استأثر ميناء صقر بالنصيب الأكبر من الصادرات ، ويرجع ذلك إلى أنه أنشئ بالقرب من المنطقة الصناعية التي تحتوي على مصنع الإسمنت .

٢ـ يأتي ميناء مسيعيد في المركز الثاني من حيث ارتفاع نسبة صادراته، وقد

بلغت نسبة الزيادة في صادرات الميناء ٥٠٪ عام ١٩٨٠م؛ ويرجع ذلك إلى ارتفاع صادراته من الأسمدة الكيماوية ولاسيما اليوريا ومنتجات مصنع البتروكيماويات.

٣- يأتي في المركز الثالث والرابع ميناءا جبل علي والرويس (أبو ظبي)، وقد ارتفعت صادرات ميناء جبل علي بنسبة ٣٧٦,٥٪ عام ١٩٨١م عما كانت عليه عام ١٩٨٠م. أما ارتفاع نسبة صادراته فيعود إلى عدم وجود بيانات لميناءي مسيعيد والرويس .

٤- أما مساهمة ميناء خالد في مجال الصادرات فقد بدأت تتناقص تدريجياً منذ عام ١٩٧٨م، ولعل زيادة الصادرات من الموانئ الأُخرى وظهور موانئ جديدة في مجال التصدير هما السبب في انخفاض نسبة صادرات الميناء لإجمالي صادرات المنطقة .

٥- يساهم ميناءا سلمان وراشد بنسب قليلة من إجمالي صادرات موانئ المنطقة . أما ميناء راشد فقد نقصت نسبة صادراته نتيجة قيامه أساساً بوظيفة الاستيراد .

٦- تأتي بعد ذلك بقية الموانئ التي تشكل صادراتها نسباً ضئيلة .

٢- الواردات :

أ- لقد تميزت سنوات ما قبل الحرب العراقية – الإيرانية بزيادة حجم الواردات في ميناء راشد.

ب- انخفاض نصيب ميناء راشد من الواردات يعود إلى ظهور ميناء جبل علي .

ج- تسهم موانئ دبي (راشد – جبل علي – الحمرية – خور دبي) بنسبة

كبيرة من إجمالي واردات موانئ المنطقة ، ويرجع سبب ارتفاع مساهمة موانئ دبي إلى ما يأتي :

١. نشاط دبي المتأصل في تجارة إعادة التصدير للإمارات الأخرى ودول الخليج العربية ، وإيران وباكستان والهند .

٢. على الرغم من وجود الأخوار والموانئ في الإمارات الشمالية ، فإن هناك اعتماداً كبيراً من قبل التجار في تلك الإمارات على موانئ دبي.

٣. ارتفاع معدلات النمو في مختلف أوجه الحياة الاقتصادية والاجتماعية .

د- يأتي بعد ذلك إسهام ميناء زايد في الواردات بين موانئ المنطقة . ويعود ارتفاع نصيب ميناء زايد في واردات موانئ المنطقة إلى أنه المنفذ الرئيسي للواردات في إمارة أبو ظبي .

هـ- تسهم موانئ قطر مجتمعة بنصيب مقارب لنصيب ميناء زايد .

و- ترتفع الواردات تدريجياً في ميناء خالد ثم تنخفض؛ ويرجع ذلك إلى ظهور ميناء جبل علي .

ز- يأتي بعد ذلك ميناء سلمان الذي تأثر استيراده منذ عام ١٩٧٩م بظهور ميناء جبل علي .

ح- يساهم ميناء صقر بنسب قليلة في إجمالي واردات موانئ المنطقة يشاركه في ذلك ميناء الرويس (أبو ظبي) . وترجع قلة الواردات في هذين الميناءين إلى ظهور ميناء جبل علي .

٣- الركاب :

تبدو حركة الركاب في موانئ محدودة ومقتصرة على بعض الموانئ دون الأخرى .

أ ـ استأثر ميناء راشد بالجزء الأكبر من حركة الركاب في موانئ المنطقة، ثم عاد وانخفض العدد، ويعود السبب في انخفاض عدد الركاب في ميناء راشد إلى الاتجاه المتزايد نحو استخدامهم للنقل الجوي.

ب ـ يأتي خور رأس الخيمة في المركز الثاني؛ لكن نسبة حركة الركاب عادت إلى الانخفاض مثل سابقه نتيجة جذب ميناء صقر لهم .

ج ـ منذ عام ١٩٨١م يتضح لنا دور ميناء المنامة، ويرجع ارتفاع حركة الركاب بهذا الميناء إلى طبيعة موقع البحرين الجزري الذي يؤدي النقل البحري فيه دوراً كبيراً .

د ـ يأتي بعد ذلك دور موانئ قطر .

هـ ـ يقل إسهام ميناء زايد في هذا النشاط؛ وذلك لدخول ميناء المنامة وتأثيره على باقي الموانئ .

و ـ يأتي بعد ذلك دور الفرضات الصغيرة وميناء عجمان .

ثانياً: أنواع البضائع المتداولة في الموانئ :

تتنوع البضائع المتداولة في الموانئ ، ويمكن تقسيمها إلى البضائع الصب بنوعيها السائل والجاف، وهي أكثر أنواع البضائع المتداولة التي تتنوع بها الصناعات، حيث تحتوي على كلا النوعين، أما البضائع العامة فإنها تسود في غالبية الموانئ العامة التي يغلب عليها طابع الاستيراد.

أ ـ ميناء مسيعيد :

١ـ تتنوع سفن البضائع الصب الجاف والسائل التي ترتاد الميناء، وأهمها سفن الحديد الخام ثم سفن القمح والنخالة .

٢- تعد اليوريا أهم أنواع المنتجات الصناعية التي تحملها السفن المشحونة بمنتجات مصنع الأسمدة الكيماوية.

٣- تتذبذب السفن المشحونة بالحديد والصلب بين الارتفاع والانخفاض.

٤- هناك اتجاه متزايد نحو ارتفاع صادرات مصنع البتروكيماويات من البولي إيثيلين والكبريت.

٥- هناك قسم من السفن المفرغة في الميناء تحمل بضائع عامة وعربات وإسمنت وماشية، ويلاحظ التذبذب في السفن العامة والعربات والإسمنت ارتفاعاً وهبوطاً بين عام وآخر.

ب - ميناء جبل علي:

١- أدى إنشاء ميناء جبل علي في منطقة صناعية إلى ارتفاع نصيب البضائع الصب الواردة.

٢- تحتل مشتقات البترول والغاز - بوصفها مواد مصنعة - جانباً من البضائع المتداولة في الميناء.

٣- ارتفاع كمية البضائع العامة الواردة للميناء لظروف الحرب العراقية - الإيرانية التي أدت في بداية نشوبها إلى تحويل جزء من البواخر العراقية والإيرانية إلى هذا الميناء.

٤- انخفاض كمية البضائع العامة في عام ١٩٨٣، وهو يرجع إلى ورود كميات كبيرة منها في الحاويات التي أصبح تدفقها كبيراً على الموانئ الخليجية المجهزة لاستقبالها.

ج - ميناء صقر:

١- تستأثر الكتل الصخرية بنسبة كبيرة من إجمالي البضائع المتداولة في الميناء.

٢ـ تأتي البضائع الصب في المرتبة الثانية من حيث البضائع المتداولة في الميناء.

٣ـ يأتي بعد ذلك إسمنت الصفائح والبترول، ويتم استيرادهما لحاجة الإمارات.

٤ـ تقل كمية البضائع العامة المتداولة في ميناء صقر، وذلك لوجود موانئ دبي والشارقة والاعتماد عليها في ذلك.

٥ـ يحتل الحديد والصلب أقل نسبة من البضائع المتداولة في الميناء .

د ـ ميناء راشد :

١ـ تحتل المواد التجارية العامة النسبة الغالبة من إجمالي المواد الواردة للميناء، وارتفاع هذه الكميات يؤكد لنا حقيقة الدور الذي يؤديه ميناء راشد في إعادة التصدير .

٢ـ منذ عام ١٩٨٠ بدأت كمية المواد التجارية العامة بالانخفاض ، وقد كان ظهور الحاويات ضمن واردات الميناء وراء انخفاض المواد التجارية العامة ، حيث إن جزءاً كبيراً من البضائع العامة التي كانت ترد ضمن السفن التقليدية أصبحت ترد ضمن الحاويات .

٣ـ يأتي ـ بعد ذلك ـ دور المواد الغذائية التي تشمل المغلفة والفواكه الطازجة والخضراوات .

٤ـ يعد ارتفاع استيراد الأنابيب ومستلزمات حقول البترول في ميناء راشد مؤشراً على تزايد إنتاج البترول من الحقول البحرية والبرية .

٥ـ انخفاض كميات الإسمنت المستوردة ، وهو يرجع إلى إنشاء عدة مصانع للإسمنت بالمنطقة؛ مما أدى إلى قلة الاستيراد الذي كان يذهب جزء منه لإعادة التصدير .

٦ـ يقل في ميناء راشد استيراد البضائع الصب بعد أن اتجه الاستيراد إلى ميناء جبل علي.

٧ـ يأتي بعد ذلك الخشب والعربات ثم الثلاجات من حيث ترتيب كميات البضائع الواردة إلى الميناء .

ثالثاً: مركز موانئ المنطقة بين موانئ الساحل الغربي للخليج العربي :

١ـ تستأثر موانئ الكويت الرئيسية ـ الشويخ والشعيبة ـ بما نسبته ٢٦,٨٪ من إجمالي وزن البضائع المفرغة في موانئ الساحل الغربي للخليج العربي ، ويعد إغلاق الموانئ العراقية في شمال الخليج العربي سبباً في ارتفاع حجم البضائع المفرغة في موانئ الكويت، التي يعاد تصديرها مرة أخرى .

٢ـ ترتفع نسبة مساهمة الموانئ الخليجية السعودية من إجمالي وزن البضائع المفرغة في الموانئ جميعاً . والسبب في ذلك يعود إلى أن ميناء الدمام هو البوابة الشرقية للمملكة العربية السعودية ، والميناء التجاري الثاني فيها بعد ميناء جدة البوابة الغربية على البحر الأحمر.

٣ـ يأتي بعد ذلك دور موانئ دبي التي ـ وإن ارتفعت أعداد الأرصفة فيها – فإنها تأتي بعد الموانئ السابقة الذكر من حيث حجم البضائع المفرغة فيها، ويرجع هذا إلى ظروف الحرب العراقية – الإيرانية .

٤ـ يحتل ميناءا خالد وزايد المركزين السابع والثامن في وزن البضاعة المفرغة، ويعود ذلك إلى ارتفاع حجم البضائع المفرغة في الموانئ الأُخرى ، أما من حيث عدد الأرصفة فإنهما يحتلان المركزين التاسع والرابع على الترتيب.

٥- يحتل ميناء سلمان المركز التاسع من حيث مساهمته في حجم البضائع المفرغة بنسبة ٤,٢٪ والمركز الثامن من حيث عدد الأرصفة .

رابعاً. توقعات حركة التجارة الخارجية بدول المنطقة حتى عام ٢٠٠٥م .

إن حركة التجارة الخارجية في موانئ المنطقة لم تأخذ اتجاه الثبات ولا سيما أواخر السبعينيات وأوائل الثمانينيات نتيجة لاتجاه أسعار البترول نحو الانخفاض وظروف الحرب العراقية – الإيرانية. ونظراً لاستبعاد أي تخطيط أو تفكير لمستقبل التجارة في الموانئ فإن دراسة التوقعات التجارية هنا مستمدة من الدراسة التي أجريت بتكليف من اللجنة الاقتصادية لدول مجلس التعاون الخليجي لشركة « هالكرو » وهي دراسة اقتصادية واستراتيجية لمرافق موانئ عمان. وقد تم إعداد التوقعات بناء على الافتراضات المتعلقة بالتطورات الاقتصادية ونمو عدد السكان، كما تم إعداد المستويات المستقبلية المتوقعة للواردات على أساس فواصل زمنية، مدة كل منها عشر سنوات حتى ٢٠٠٥م ، وسوف نتناول - فيما يلي - الواردات والصادرات المتوقعة لكل دولة من دول منطقة الدراسة .

١- الواردات :

أ- سيكون هناك ارتفاع تدريجي في واردات قطر والإمارات ، أما البحرين فإن وارداتها تشكل ارتفاعاً حاداً ضمن هذه الفترة (١٩٨٥–٢٠٠٥م) .

ب- يلاحظ أن ارتفاع واردات البحرين مرجعه إلى ارتفاع وارداتها من المواد الخام، وهذا يعود إلى أن مصنع الحديد والصلب المخطط لإنشائه سوف يبدأ العمل فيه اعتباراً من ١٩٩٠م، بالإضافة إلى استمرار استيراد المواد الخام اللازمة لصناعة الألمنيوم والإسمنت ، أما في قطر فإن المواد الخام الوحيدة

المستوردة هي اللازمة لصناعة الحديد والصلب، وتتوقع الدراسة عدم زيادة وارداتها؛ نظراً لأن المصنع يعمل بكامل طاقته حالياً.

ج- تأتي دولة الإمارات في المقدمة من حيث وارداتها المتوقعة من المواد الغذائية والبضائع المصنعة، تليها قطر ثم البحرين، ويعود ارتفاع الواردات المتوقعة في قطاع المواد الغذائية والبضائع إلى توقعات زيادة عدد السكان.

د- يتوقع أن يميل قطاع مواد البناء إلى الثبات تقريباً، وبخاصة في الإمارات وقطر، أما في البحرين فنلاحظ الاتجاه نحو تزايد الواردات.

هـ- يلاحظ وجود تفاوت بين قطاعي المنتجات البترولية والسيارات، حيث تميل المنتجات البترولية للثبات تقريباً في وارداتها المتوقعة بالبحرين، وهذا راجع إلى الحاجة لاستيراد مادة فحم البيتومين المستخدمة في إذابة الألمنيوم.

٢- الصادرات :

نظراً لاختلاف المواد المنتجة والمصنعة من دولة لأخرى داخل منطقة الدراسة فإننا سنفرد لكل دولة الصادرات المتوقعة منها للفترة ١٩٨٥-٢٠٠٥م.

ويتضح لنا أن منتجات التكرير في البحرين وغاز البترول المسيل يتوقع لها الانتعاش حتى ١٩٩٥م، ثم تستقر بعد ذلك، أما الميثانول والأمونيا فإن تصديرهما سوف يبدأ عام ١٩٩٠م ليبقى مستقراً بعد ذلك. ومن المتوقع أن ترتفع صادرات البترول الخام في قطر بين ١٩٨٥- ١٩٩٥م، ثم تعاود الهبوط مرة أخرى، وفي الفترة نفسها أيضاً سوف يتاح فائض في منتجات التكرير، ومن ثم تصدير الكميات الفائضة عن حاجة السوق المحلي . وترتفع

صادرات الإمارات المتوقعة خلال الفترة نفسها ١٩٨٥– ٢٠٠٥م من البترول الخام، حيث يتوقع أن يرتفع الاستهلاك المحلي منه مع توسع مقدرة التكرير المحلية ،وسوف يستمر ارتفاع تصدير البترول الخام حتى عام ١٩٩٠م، ثم يعود للهبوط مرة أُخرى في ١٩٩٥ و ٢٠٠٥م.

وسوف تحافظ صادرات الغاز الطبيعي المسيل على مستواها الحالي البالغ ٢,٣ مليون طن ، وذلك بسبب وصول المصنع إلى العمل بكامل طاقته.

كما يتوقع أن تحافظ كل من صادرات الأسمدة الكيماوية والألمنيوم على مستواها الحالي الذي هو في الأولى ٤١٠ ألف طن ، والثانية ١٥٠ ألف طن ، ومن المتوقع أن تقطع الدولة خطوة أكبر نحو صناعة البتروكيماويات؛ حيث يستفاد من الفائض المتوفر من الغاز الذي من المتوقع أن تصل صادراته إلى ٣٣٠ ألف طن عام ١٩٩٥م.

ويتوقع أن تحافظ الصادرات الأُخرى على مستواها الحالي، وتشمل هذه الصادرات الحصى والحجارة المصدرة أساساً من رأس الخيمة – وذلك لتغذية المشاريع البحرية الكبيرة في الدولة والدول المجاورة ، بالإضافة إلى صادرات الإسمنت.

ويتضح من دراسة النشاط في موانئ منطقة الدراسة ما يلي :

١ـ تحتل الواردات نسبة كبيرة مقارنة بالصادرات .

٢ـ ارتفاع أعداد الركاب في موانئ البحرين مقارنة بالموانئ الأُخرى.

٣ـ سيادة البضائع الصب السائلة والجافة في الموانئ ذات الصفة التصديرية سواء البترولية أو الصناعية ، أما البضائع العامة فترتفع في الموانئ التجارية .

٤- تتفوق موانئ منطقة الدراسة على موانئ الساحل الغربي للخليج العربي في عدد الأرصفة ، أما في وزن البضائع المفرغة فإنها تأتي في المركز الثاني.

ميناء مسيعيد :

يعد ميناء مسيعيد أحد الموانئ الرئيسية في منطقة الدراسة التي ظهرت مع اكتشاف البترول ؛ إذ يعود تاريخ بدء عمله إلى عام ١٩٤٩م، حيث تم تصدير أول شحنة من البترول القطري .

الفصل السادس

ميناءا مسيعيد ودبي (الخور وراشد)
دراسة تفصيلية

ميناءا مسيعيد ودبي (الخور وراشد)
دراسة تفصيلية

المبحث الأول ـ ميناء مسيعيد :

أولاً. الخصائص الجغرافية للموقع والموضع :

١ـ الموقع :

يعد الموقع أحد العناصر المهمة في دراسة الموانئ؛ وذلك لأهميته في تطورها .

وتقع مدينة مسيعيد على بعد ٣٥ كم تقريباً جنوبي الدوحة عند نهاية خط أنابيب البترول القادم من الغرب من دخان لمسافة ١١٧ كم. وقد حظي موقع ميناء مسيعيد بأهمية كبيرة سواء على المستوى القومي أو المستوى الدولي ، فهو يمتاز بما يلي :

أ ـ تتضح لنا أهمية موقع مسيعيد بالنسبة لقطر من اختيارها مركزاً صناعياً لتنويع الاقتصاد القطري وإثرائه. وهو قاعدة من الصناعات الثقيلة، منها صناعة الحديد والصلب والبتروكيماويات والأسمدة الكيماوية .

ب ـ موقع الميناء المهم المتوسط في الخليج العربي ، وفر له سهولة اتصاله بالدول الخليجية المجاورة .

ج ـ يعد موقع الميناء بالنسبة للدوحة العاصمة من أهم الخصائص والصفات التي يمتاز بها.

د ـ كان لاكتشاف البترول في منطقة دخان دور كبير في إبراز أهمية موقع مسيعيد من حيث كونه ميناء.

٢ـ الموضع :

كانت قيمة الموضع في الماضي ذات أهمية بالغة في نشأة الميناء، ولكن مع التطور التكنولوجي أصبح من الممكن التغلب على كثير من عيوب الموضع بالمنشآت الصناعية ، فالحماية لم تعد طبيعية فقط ، وكذلك الأرصفة لم تعد ذات أساس طبيعي ، وإنما هناك العديد من الأرصفة الصناعية .

وتقع مدينة مسيعيد وميناؤها في منطقة من اليابس تحيط بها السبخات والكثبان الرملية التي يبلغ ارتفاعها نحو ٥٠ متراً وعلى هذا نجد منطقة الظهير المباشر للميناء محددة بمعوقات تتمثل في السبخة التي تطوق الميناء من كل الجهات تقريباً، وهو ما يقلل من سهولة أتصال الميناء بالظهير، ولاسيما عند طغيان مياه البحر عليها. ومن معوقات التنمية والتوسع في مسيعيد أنابيب البترول والغاز القادمة من دخان .

ثانياً. الهيكل التركيبي والتنظيمي للميناء :

على الرغم من أن ميناء مسيعيد يتميز بضخامة إنشاءاته وأعماقه وامتداده على مسافة ٤,٦ كم على طول الساحل فإنه قد تم إنجازه في فترة زمنية قياسية؛ إذ افتتح أول أرصفته في أكتوبر ١٩٨٦م، وانتهى العمل في آخر أرصفته المقررة في يناير ١٩٧٨م .

١ـ المساحة الأرضية (الأرصفة والمخازن والمكاتب) :

تنقسم أرضية ميناء مسيعيد إلى ثلاثة أقسام على النحو التالي :

أ ـ القسم الشمالي .

ب ـ القسم الجنوبي .

ج ـ أرصفة شحن البترول الخام والغاز المسيل .

أ ـ القسم الشمالي : ويتكون من عدد من الأرصفة :

الأرصفة من ١-٣ : يبلغ طول هذه الأرصفة ٧٣٠ متراً ، بغاطس يصل إلى ١٥,٥ متراً ، وهي أرصفة مخصصة لاستيراد خام الحديد والخردة ، وباقي المواد اللازمة لصناعة الحديد. وقد تم إنشاء هذه الأرصفة في نهاية عام ١٩٧٧م.

الأرصفة من ٤-٦ : ويبلغ طول هذه الأرصفة ٥٧٠ متراً بغاطس يصل إلى ١٢ متراً ، وهي أرصفة مخصصة لتصدير أعمدة الحديد المصنعة، وقد تم إنشاؤها في أوائل عام ١٩٧٨م..

الرصيفان ٩-١٠ : ويبلغ طول هذين الرصيفين ٤٠٠ متر ، بغاطس ١٠ أمتار ، وهي أرصفة البضائع العامة ، والمواد ذات الأحجام الكبيرة ، مثل الأخشاب والسيارات والإسمنت .

حوض قوارب الخدمة والجر والإرشاد: يقع هذا الحوض خلف الرصيف (٩)، ويبلغ إجمالي طول أرصفته نحو ٦٦ متراً ، بغاطس ٤,٥ أمتار، وقد انتهى العمل من إنشائه عام ١٩٧٦م.

ب ـ القسم الجنوبي :

الرصيفان ١٨-١٩ : يبلغ طول هذين الرصيفين ٥٠٨ أمتار بغاطس ١٢

متراً وهما تابعان لمصنع البتروكيماويات لتصدير البولي إيثلين ، والإيثيلين المسيل والكبريت.

الرصيف الصغير : وهو رصيف أو فرضة تقدم تسهيلات شحن اليوريا ؛ حيث يبلغ الغاطس ١١,٨ متراً ، ويستخدم لواردات القمح ، أما القسم الشمالي من هذا الرصيف ـ يبلغ الغاطس فيه ١٢ متراً ـ فهو لتصدير الأمونيا.

ج ـ أرصفة شحن البترول الخام والغاز المسيل :

وتقع هذه الأرصفة بعيداً عن الساحل؛ وذلك لتوافر الأعماق الكبيرة التي تساعد على رسو الناقلات البترولية، وتتكون هذه الأرصفة من :

الرصيف الشمالي : ويتصل هذا الرصيف بتجهيزات الميناء عن طريق خط أنابيب تحت الماء .

وقد تم بناء مخازن أرصفة البضائع العامة، وتبلغ مساحة المخازن المغطاة ـ وعددها اثنان ـ حوالي ٣٠٠٠ متر مربع، وتشمل المساحات التخزينية مخازن للحبوب بطاقة ٨٠٠٠ طن ، ولليوريا ٩٠٠٠طن . أما منطقة خزانات البترول في مسيعيد فهي تشمل ١٦ خزاناً، يصب فيها البترول القادم من دخان بواسطة ثلاثة خطوط من الأنابيب .

وتضم المساحة الأرضية الداخلة ضمن منطقة الميناء المصانع الخاصة بالحديد والصلب في الجزء الشمالي ، ومصانع البتروكيماويات والأسمدة أيضاً .

٢ـ المساحة المائية (الأعماق والمداخل) :

بدأ العمل بتعميق الأرصفة في مارس ١٩٧٥م، ومن ثم تم ربطها بمياه القناة الشرقية الخارجية المؤدية إلى المياه العميقة بواسطة ممرات مائية داخلية تحددها العلامات الإرشادية. وتسلك السفن إلى مراسيها في الميناء طريقاً

يتميز بالعمق، ويمتد من حالول إلى علامة مشوط الإرشادية .أما بالنسبة للأعماق فإنها تراوح بين ١,١١ متراً ، ٢١ متراً في القناة الملاحية الخارجية المؤدية للميناء. وتعد القناة الخارجية للميناء طبيعية ، حيث تم اختيارها بناء على العمق المتوافر فيها ، وبُعدها عن الشعاب المرجانية ، أما القناة الداخلية فقد تم تعميقها.

٣ـ التسهيلات (المعدات والتجهيزات):

أ ـ التسهيلات البحرية :

تتمثل الخدمات البحرية في الميناء بوجود خمسة قوارب للجر بقوة شد مقدارها ٢٨ طناً ، كما تم تجهيز ثلاثة قوارب للإرشاد وثلاثة قوارب للأغراض العامة، وهذه مخصص لها حوض الجر والإرشاد . وقد تم تحديد الممرات المائية بواسطة علامات إرشادية. ويذكر أن عملية الإرشاد متوفرة للسفن.

ب ـ التسهيلات الأرضية :

بالنسبة للتسهيلات الأرضية فإن الأرصفة من ١ـ ٦ يخدمها رافعة للحديد الخام.

أما المعدات والآلات الميكانيكية التي تخدم أرصفة البضائع العامة بصفة خاصة فتتكون من ١٢ رافعة متنقلة بحمولات ومواصفات مختلفة .

ج ـ الحوض الجاف والترسانة البحرية :

وهو يخدم جميع قوارب الإرشاد ، وقاطرات الجر لميناءي الدوحة ، ومسيعيد، ويتكون هذا المشروع المقام على مساحة ٨٠ ألف متر مربع من:

١ـ الحوض الجاف (الرفاع) الذي يبلغ طوله ١٠٠ متر ، وعرضه ٢٠ متراً، وله قدرة على رفع السفن حتى حمولة ٣٣٠٠ طن.

٢. رصيف مجهز برافعات مائية، طوله ٥٠ متراً .

٣. خمس قواعد جافة، طول كل منها ٥٠ متراً .

٤. رصيف بطول ١٢٥ متراً وعمق ٥ أمتار، مخصص لإصلاح السفن في البحر .

٥. مساحة ٦٠٠٠ متر مربع لإنشاء ورش ميكانيكية وكهربائية متخصصة ومكملة للمشروع.

وقد استقبل الحوض الجاف ١٢٥ وحدة بحرية عام ١٩٨١م.

المبحث الثاني، ميناء دبي (الخور وراشد) :

بدأ ظهور دبي ميناء تجارياً مع بداية القرن العشرين ، وكانت دبي (الخور) أهم ميناء في الساحل المهادن ، حيث كانت السفن الصغيرة والمتوسطة ترسو فيه، أما السفن الكبيرة فكانت تقف في البحر وتقوم السفن الصغيرة بتفريغها، ثم تنقل بعد ذلك للداخل عن طريق الطرق البرية أو بالقوارب البخارية .

وأدى ازدياد الحركة التجارية إلى تطوير الخور وتعميقه ، ومن ثم تمكن السفن من دخول الميناء ، وفتحت هذه التحسينات الباب أمام الشركات التجارية الأجنبية لاستثمار أموالها دون أية ضرائب ، وبرسوم جمركية مخفضة .

وقد كان لاكتشاف البترول عام ١٩٦٦م أثره في تغير نمط الحياة في دبي ومن ثم رفع معدلات الدخل التي نتج عنها تغير أنماط الاستهلاك التي استوجبت إنشاءات حديثة. ومن هنا برز ميناء راشد إلى الوجود في بداية السبعينيات ليستقبل السفن الكبيرة، في حين اقتصر الخور على استقبال السفن الصغيرة .

أولاً ـ الخصائص الجغرافية للموقع والموضع :

١ـ الموقع :

تقع مدينة دبي وميناؤها في نقطة تكاد تتوسط المسافة بين جزيرة أبو ظبي جنوباً ، وبقية الإمارات شمالاً ، مما كان له دور كبير في خدمة حركة التجارة عن طريق شبكة الطرق الجيدة. ومن المعروف أن الوظيفة التجارية تنتخب لمدنها مواقع معينة تحقق قانوناً أولياً هو انقطاع الطريق. ودبي بموانئها يمكن أن تكون بوابة للخليج العربي؛ إذ تبدأ عند نهاية الطريق البحري الطرق البرية إلى الأجزاء الداخلية من الخليج والجزيرة العربية.

ووقوع دبي على مقربة من مدخل الخليج العربي جعلها تمثل حلقة اتصال وسطى للتفريغ والشحن والتموين والإصلاح للسفن القادمة إلى الخليج أو المغادرة له.

وكان للموقع أثره القوي في تدعيم أهمية موقع دبي كميناء، فخور دبي على الرغم من قصوره عن استقبال السفن الكبيرة ، فإنه كان البديل الأول والأفضل لميناء لنجة، وأصبحت تمر به طرق المواصلات البحرية والتجارية.

٢ـ الموضع :

تحتل المدينة سهلاً ساحلياً يقسمه الخور الذي يمتد بداخله لمسافة نحو ١٠ كم إلى قسمين: شمالي يطلق عليه اسم ديرة ، وجنوبي يسمى دبي ، وتعد الاندساسات المائية في اليابس من العوامل المهمة والمطلوب توافرها في المواضع المناسبة للملاحة، حيث توفر متطلبات الملاحة البحرية الآمنة . وقد ساعد وجود الخور على استمرار استخدامه ـ على الرغم من أعماقه الصغيرة ـ لخدمة السفن ذات الغاطس القليل العمق . وقد دعا الأمر مع تزايد حركة التجارة إلى إنشاء ميناء راشد .

ونشأة مدينة دبي حول الخور أكسبها صفات خاصة؛ ذلك باعتبارها نقطة تجمع للسفن ومركزاً للنشاط ، ولقد ساعدت طبوغرافية المدينة المنبسطة على امتدادها دون أية عوائق طبيعية إلى نمو هذه المدينة .

وعلى الرغم من وقوع ميناء راشد شمال الكتلة السكنية ، فإنه ليس له تأثيرات جانبية عليها من خلال البضائع المتداولة .

١ـ المرسى الداخلي : وهو الخور الذي تستطيع سفن ذات غاطس ٥,٥ أمتار أن ترسو فيه بأمان .

٢ـ المرسى الخارجي : وهو أرصفة ميناء راشد المخصصة للسفن الكبيرة التي لا يمكن دخولها للخور .

ثانياً ـ الهيكل التركيبي والتنظيمي للميناء :

١ ـ الخور :

يقع مدخل الخور إلى الشرق من ميناء راشد بمحاذاة حاجز الأمواج، وقد مر تطوير الخور بمرحلتين هما :

المرحلة الأولى : في بدايتها كانت أهمية الخور ـ بوصفه مركزاً تجارياً ـ محدودة ؛ مما أدى بالتجار العرب في لنجة وغيرها على الساحل الإيراني إلى الهجرة نحو دبي وخورها لممارسة نشاطهم .

المرحلة الثانية : وهي مرحلة الخمسينيات التي زاد فيها حجم تجارة الواردات وإعادة التصدير .

وبقدوم عام ١٩٥٩م أصبحت حركة الرمال في الخور تهدد حركة السفن؛ مما شجع حاكم الإمارات على بدء العمل بتحسينه ، وذلك بزيادة عمقه .

ويشتمل ميناء الخور على رصيفين :

أ- رصيف السوق: وهو على الجانب الشرقي من الخور في منطقة ديرة.

ب- رصيف الجمارك: وهو مجهز ببعض الروافع للتعامل مع الشحنات.

٢- ميناء راشد:

اتخذت أول خطوة لقيام ميناء راشد في أكتوبر ١٩٦٧م، وتمثلت في بناء ميناء بأربعة أرصفة عميقة، بالإضافة إلى بناء حاجزي أمواج، ومنطقة تخزين تضم مستودعات ترانزيت، وقد كان لاكتشاف البترول أمام ساحل دبي، والنشاط المتزايد للتجار أهمية في تنمية العمل في هذا الميناء.

وتم بناء حواجز الأمواج في هذا الميناء للحماية من الرياح الشمالية والشمالية الغربية.

أ- المساحة الأرضية (الأرصفة والمخازن والمكاتب):

١- الأرصفة:

يبلغ طول أرصفة ميناء راشد نحو ٩٥١٧ متراً، وتشتمل على أرصفة البضائع العامة، وأرصفة الحاويات، بالإضافة إلى رصيف البترول، موزعة على الأرصفة الآتية:

أ- أرصفة البضائع العامة: يتوفر في ميناء راشد ٣٠ رصيفاً للبضائع العامة، وأرصفة للتسليم المباشر وأرصفة للتخزين.

ب- أرصفة الحاويات: ويبلغ عددها خمسة أرصفة تمتد على مسافة ١٣٥٠ متراً بعمق يصل إلى ١١,٥ متراً. ويجري العمل في هذه الأرصفة بنظام الحجر لإتاحة إمكانية الرسو مباشرة تحت نطاق عمل رافعات الحاويات.

ج- رصيف البترول: ويقع هذا الرصيف في شمال غرب الميناء على حاجز

الأمواج، وقد تم إعداده من قبل شركة شل ليتمكن من استيعاب الناقلات حتى طول ٢٦٠ متراً، ويبلغ العمق عند هذا الرصيف ١١,٥ متراً، ويستخدم لاستيراد البترول المكرر .

٢ـ المخازن :

يتبع ١٨ رصيفاً من أرصفة البضائع العامة مستودعات تخزين مغطاة، مساحة كل منها ٧٧٤٠٠ متر مربع ، وقد زود كل مستودع بطاقة إضاءة عالية إلى جانب معدات مقاومة الحرائق ، كما توجد خلف أرصفة البضائع العامة منطقة تخزين مكشوفة، مساحتها ٤٩٢ متراً مربعاً ، بالإضافة إلى عشر صوامع لتخزين الحبوب .

وتتألف محطة شحن الحاويات من ستة مستودعات ترانزيت ، لتخزين الحاويات ذات الأحجام الصغيرة ، ويقوم الميناء بمراقبة الحاويات المبردة المخزنة بصورة منتظمة للتأكد من ثبات درجة حرارتها .

ب ـ التسهيلات داخل الميناء :

١ـ التسهيلات البحرية :

تتم عملية إرشاد السفن على مدار ٢٤ ساعة يومياً ، ويقوم بها سبعة مرشدين يعملون بالمناوبة باستخدام قاربي إرشاد، وتغطي خدمات الإرشاد جميع النشاطات الملاحية بما في ذلك الانتقال بين الأرصفة داخل الميناء. ويوفر الميناء أيضاً ثلاثة زوارق للسحب وستة قوارب إرساء ، كما يوفر أسطولاً من الصنادل لتفريغ السفن وشحنها، وهذه تقدم خدماتها للسفن .

٢ـ التسهيلات الأرضية :

زود ميناء راشد بمعدات كثيرة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ

وتيسيرها، وهي ٧٧ رافعة شوكية ، ٦٣ رافعة متحركة ، ٤ شاحنات مرنة، ٥٢ جراراً ، ١٣٠ عربة مقطورة ، وهذه المعدات تخدم أرصفة البضائع العامة .

ويعتبر ميناء راشد واحداً من الموانئ التي لا تحدد كمية التموين ، كما تتوفر فيه إمكانيات تزويد السفن بالوقود .

٣ـ الحوض الجاف :

يعد موقع الحوض الجاف في دبي ميزة رئيسية ؛ ذلك أن موقعه عند مدخل الخليج العربي، قرب خطوط الملاحة الرئيسية لناقلات البترول ، يسمح بتجنب تحويل مسار هذه الناقلات عندما تحتاج للإصلاح والتنظيف.

وقد أثرت الحرب العراقية الإيرانية تأثيراً عكسياً على العمل في الحوض؛ إذ انخفض العمل بنسبة ٥٠٪ .

وتتبع الحوض مجموعة من الورش الممتدة على مساحة نحو ٢٩٤٠٦ أمتار مربعة ، تقدم خدمات لجميع المصانع في دولة الإمارات ومنطقة الخليج العربي لتصليح وصيانة واستبدال قطاع الغيار لجميع المعدات الثقيلة بمصانع الحديد والصلب والإسمنت والألمنيوم وتسييل الغاز وتعبئته.

ويوفر الحوض بصورة خاصة خدمات لسفن التفريغ المباشرة التي تعمل بطريقة الدحرجة وسفن الحاويات التي تقصد ميناء راشد ، وتشمل خدمات الأرصفة توفير الكهرباء والماء وأجهزة إطفاء الحريق لها وأجهزة الاتصالات.

وهكذا ننتهي من الدراسة التفصيلية لميناءي مسيعيد ودبي بما يلي :

١ـ يتميز الميناءان بخصائص جغرافية من حيث الموقع والموضع .

٢ـ تبرز أهمية الموقع الجغرافي في كلا الميناءين من الناحية الاقتصادية.

٣. تتضح الوظيفة الصناعية في ميناء مسيعيد من تخصص كل مجموعة من الأرصفة باستقبال نوع معين من المنتجات الصناعية وتصديره.

٤. كثرة عدد الأرصفة في ميناء راشد وإدخال طرق النقل الحديثة .

٥. حجم الإنشاءات في الحوض الجاف في كل من الميناءين يعكس لنا أهمية الدور الذي يقومان به.

الخاتمة

من خلال دراسة الموانئ التجارية في منطقة الدراسة يمكن القول إن هذه الموانئ قد شهدت تطورات جذرية، وتغيرت خصائصها بدرجة كبيرة خلال العشرين سنة الأخيرة .

وقد كان للموضع والموقع أهمية في نشأة الميناء في الماضي . وهذه الموانئ الثلاثة كانت مرافئ توفر الحماية للسفن .

كما أن للموضع دوره في وجود عدد آخر من المرافئ الأُخرى التي ساعدت تكوينات الساحل على عمل سكانها في بعض الأنشطة البحرية .

ويلاحظ أن تطور عنصر التجارة في الماضي بين موانئ منطقة الدراسة كان محدوداً، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها :

١ـ قلة الإنتاج الاقتصادي .

٢ـ تشابه المنتجات .

٣ـ قلة الحجم السكاني .

من هنا لم تتطور الموانئ أو تتوسع ، وقد كانت مرافئ اللؤلؤ ـ بالإضافة إلى المرافئ الأُخرى ـ هي النمط السائد في الخليج العربي لفترة طويلة حتى اكتشاف البترول .

وقد بدأت الصورة العامة للموانئ من حيث الحجم والحركة تتغير مع اكتشاف البترول . ومع ارتفاع أسعاره، وزيادة الطلب العالمي عليه في السبعينيات ، وبدأت فترة جديدة من حركة التجارة في موانئ منطقة الخليج بصفة عامة ، حيث ازداد عدد الموانئ ، إلى جانب ما أدخل على القائمة منها من تجهيزات.

وانقسمت خريطة موانئ منطقة الدراسة إلى أربع فئات :

أ - موانئ تقليدية .

ب - موانئ حديثة .

ج - موانئ جزرية .

د - موانئ الأرصفة العائمة .

أ - الفئة الأولى:

وتتمثل في ميناء سلمان الذي اختير له موقع محمي يسمح بالإنشاءات الصناعية.

ومن الموانئ التقليدية التي زادت أهميتها ميناء دبي الذي أصبحت له مجموعة من الموانئ المجاورة تكمل حركة النقل فيه .

ب - الفئة الثانية :

وهي الموانئ الحديثة التي نشأ بعضها في مواضع مناسبة من حيث العمق والحماية الطبيعية مثل موانئ مسيعيد وجبل الظنة والرويس (أبو ظبي)، والبعض الآخر نشأ للاستفادة من الموقع فقط .

ج - الفئة الثالثة :

وهي الموانئ الجزرية التي يعد بعضها تقليدياً مارس بعض الحرف البسيطة قبل البترول مثل أبو ظبي التي أدى تطورها الاقتصادي ، والزيادة السكانية الكبيرة فيها ، إلى التفكير الجدي في إقامة ميناء حديث (زايد) يضم عدداً كبيراً من الأرصفة ذات التخصصات المختلفة .

د - الفئة الرابعة :

موانئ الأرصفة العائمة، وهي نمط مستحدث لا أثر للموضع أو الموقع في نشأته، وإنما يعد العامل الاقتصادي هو الحاسم في إنشائه .

ونكتشف من خلال التجارة الخارجية أن البترول الخام يهيمن على صادرات موانئ الخليج بصفة عامة . أما الواردات فتشكل جزءاً كبيراً من حركة التجارة الخارجية للموانئ العامة بدول منطقة الدراسة ؛ مما يجعل الميزان التجاري في غير صالح هذه الموانئ .

المشكلات الحالية في موانئ المنطقة :

كانت موانئ المنطقة قبل البترول متواضعة تؤمها سفن صغيرة، ومع اكتشاف البترول واستغلاله كان لزاماً على تلك الموانئ أن تتطور لتواكب التطورات السريعة في تكنولوجيا بناء السفن وتداول البضائع ، وقد واجهت موانئ المنطقة مجموعة من المشكلات نتيجة لتلك التطورات أهمها :

١ـ قلة العمق في المجاري الملاحية لبعض الموانئ، نتيجة لطبيعة قاع الخليج العربي.

٢ـ كان للتكدس والازدحام الذي شهدته موانئ منطقة الدراسة أن وصل معدل انتظار السفينة مدة تراوح بين ٩٠ – ١٢٠ يوماً ، وقد كان علاج هذه المشكلة سبباً رئيسياً في ظهور مشكلة أخرى نتجت عن عدم التخطيط السليم الذي نجم عنه وجود مجموعة من الموانئ التي تفوق الحاجة إليها حالياً .

٣ـ تغيير نظم النقل وتداول البضائع في بعض الموانئ مثل سلمان وزايد وجبل علي وراشد وخالد ، وذلك بإدخال نظام النقل بالحاويات والدحرجة التي أدت إلى سرعة تفريغ البضائع وشحنها.

٤ـ الركود الاقتصادي والتجاري الذي شمل أغلب دول العالم وبصفة خاصة دول منطقة الخليج نتيجة الحرب العراقية – الإيرانية، مما أدى إلى توقف الكثير من مشاريع التنمية والعمران ، وهو ما أثر سلباً على الموانئ وأدى إلى قلة وارداتها .

٥- مشكلة المنافسة بين موانئ منطقة الدراسة ، التي ظهرت نتيجة لكثرة عددها، وتقاربها في مواقعها بالإضافة إلى تشابه تجهيزاتها من أعمال ، وأرصفة ومعدات مناولة البضائع ، وأنواع السفن التي ترتادها. وقد زاد من تأثير هذه المشكلة إدخال نظام النقل بالحاويات في بعض الموانئ دون الأخرى.

٦- المخاطر الناتجة عن التسرب البترولي من الناقلات، وقد قدر المتسرب منها نحو ٨٦٪من إجمالي البترول المتسرب في الخليج العربي .

ويلاحظ أثر الرياح الشمالية الغربية في توجيه المياه الملوثة بالبترول تجاه سواحل منطقة الدراسة وبخاصة دولة الإمارات .

تبين من استعراض مشكلات موانئ منطقة الدراسة ، مدى تباين وتنوع هذه المشكلات وتنوعها، وأثرها السلبي على الحركة فيها. ومما تقدم يمكن أن نقدم بعض الحلول والمقترحات لمواجهة الوضع الراهن للموانئ، ومن أهمها :

١- العمل باستمرار على تطهير المجاري الملاحية للموانئ ، حتى لا تؤثر على حركة دخول السفن وخروجها.

٢- تنويع اقتصاديات دول منطقة الدراسة ، حتى لا يمثل الاعتماد على سلعة تصديرية رئيسية واحدة (البترول) نقطة ضعف تنعكس على جميع أوجه الأنشطة الاقتصادية .

٣- تنمية الثروة البحرية ولاسيما الثروة السمكية، في بلدان منطقة الدراسة ، وذلك بتخصيص بعض أرصفة الموانئ الرئيسية لصيد تلك الثروة .

٤- قيام دول منطقة الدراسة بالعمل على التخطيط والتكامل بين موانئها ، وتجنب النظرة القطرية التي خلقت نوعاً من المنافسة مازالت تعانيها بعض

الموانئ . ويجب على دول الخليج العربي – بما فيها منطقة الدراسة – أن يساعد بعضها بعضاً في مجال الملاحة والنقل البحري ، وذلك بأن يكون لكل دولة ميناؤها الرئيسي المتكامل مع بقية موانئ المنطقة .

ولعل في تطبيق النقاط التالية ما يساعد على المساهمة في زيادة كفاءة الموانئ والقضاء على مشكلات المنافسة بينها :

أ- العمل على التنسيق فيما بينها في مجال الأسواق الخارجية .

ب- التطبيق الفعلي للاتفاقيات المبرمة بين دول مجلس التعاون، وأهمها ضمان استفادة بواخر الدول الأعضاء وسفنها وقواربها من تسهيلات الموانئ البحرية التابعة لدول المجلس بالاستفادة نفسها لمثيلاتها الوطنية .

ج- ضرورة توحيد أجور الخدمات وتعريفاتها بالموانئ .

د- الموازنة بين درجات التكنولوجيا ومعدلاتها المطبقة في الموانئ .

هـ- العمل على مواجهة تهديد إيران بإغلاق مضيق هرمز، بإنشاء خطوط أنابيب بديلة لنقل البترول إما على الساحل الغربي للسعودية على البحر الأحمر ، أو على الساحل الشرقي لدولة الإمارات على خليج عمان.

و- العمل على توحيد التصانيف الإحصائية للموانئ .

قواعد النشر
في سلسلة الإصدارات الخاصة

يرحب المركز بالبحوث والدراسات العلمية المتخصصة المعنية بمنطقة الخليج والجزيرة العربية للنشر في سلسلة الإصدارات الخاصة وفقاً لقواعد النشر التالية :

أولاً : أن يكون البحث أو (الدراسة) معنية بشؤون منطقة الخليج والجزيرة العربية في المجالات الآتية : السياسة ، الاقتصاد ، الجغرافيا ، التاريخ، علم النفس ، الاجتماع، التربية ، اللغةالعربية وآدابها ، الثقافة ، البيئة ، القانون، الإعلام ، التراث (الآثار والحضارة والفنون) .

ثانياً : أن تمثل الدراسة إضافة جديدة إلى حقل التخصص .

ثالثاً : لم يسبق تقديمها للنشر إلى جهة أخرى .

رابعاً : ألا يقل عدد صفحات البحث أو (الدراسة) عن ١٠٠ صفحة ، ولا يزيد على ٢٠٠ صفحة .

خامساً : أن يقدم البحث أو (الدراسة) إلى مديرة المركز مطبوعاً ومرفقاً بها قرص مرن (C.D) . (APPLE MAC) أو (IBM) .

سادساً : أن توضع هوامش البحث أو (الدراسة) في أسفل كل صفحة ، ويشار فيها إلى المرجع أو المراجع المعتمدة ، أو مصادر البحث وفقاً للتسلسل التالي :

(اسم المؤلف ـ عنوان البحث ـ اسم الدورية العلمية أو(المجلة) تاريخ النشر ـ رقم الصفحة) ، وذلك بالنسبة للأبحاث المنشورة في المجلات ، أما الكتب فعلى النحو التالي : (اسم المؤلف ـ عنوان الكتاب ـ مكان النشر ـ تاريخ النشر ـ رقم الصفحة) ، وفي حالة الاعتماد على وثائق تكتب بيانات الوثيقة كاملة .

سابعاً : أن يرفق بالبحث أوالدراسة ملخص باللغتين الإنجليزية والعربية في حدود (٣٠٠ كلمة) لكل منهما.

ثامناً : أن يرفق الباحث سيرة ذاتية مختصرة عنه ، بالإضافة إلى معلومات خاصة بالهاتف والفاكس والبريد الإلكتروني.

تاسعاً : الأبحاث والدراسات المقدمة للنشر تحكّم من قبل متخصصين في المجال المقدم فيه البحث أو الدراسة .

عاشراً : يخطر الباحث بنتيجة التحكيم خلال أسبوعين من وصولها إلى إدارة المركز .

حادي عشر : المركز غير ملزم بإعادة الأبحاث أو الدراسات سواء نشرت أو لم تنشر.

ثاني عشر : يمنح الباحث خمسين نسخة من الإصدار .

ثالث عشر : لايحق للباحث أن يقوم بإعادة نشر البحث أو (الدراسة) مرة أخرى وفي مكان آخر، إلا بعد مرور ثلاث سنوات من تاريخ النشر ، وبالتنسيق مع مدير المركز

رابع عشر : يقدم المركز مكافأة مالية رمزية للباحث عن كل دراسة قدرها (١٠٠) د.ك.

قائمة إصدارات

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

أولاً : سلسلة الإصدارات الخاصة :

- ظاهرة العمالة المنزلية الوافدة في قطر دراسة في جغرافية السكان، الدكتورة نورة يوسف مبارك الكواري، العدد ١٧، الكويت، يونيو ٢٠٠٦م
- تطرف العناصر المناخية في المملكة العربية السعودية، الدكتور / بدر الدين يوسف محمد أحمد، العدد ١٦، الكويت ٢٠٠٦م.
- صراع الحريات وتقنينها في شبة الجزيرة العربية، الأستاذ الدكتور / فالح شبيب العجمي، العدد ١٥، الكويت سبتمبر ٢٠٠٥م.
- التركيبة السكانية في دولة قطر : الواقع ومقترحات التطوير في ضوء الاستراتيجية السكانية ، الدكتورة / نوره يوسف مبارك الكواري ، العدد ١٤ ، الكويت ٢٠٠٥م .
- العلاقات السعودية - الإفريقية في عهد الملك فيصل بن عبد العزيز (١٩٦٤-١٩٧٥م) ، الدكتور / عبد الله إبراهيم الطريف ، العدد ١٣ ، الكويت ٢٠٠٥م .
- العلاقات الصينية – السعودية ١٩٤٩ – ٢٠٠٠ م ، الدكتور / جعفر كرار أحمد ، العدد ١٢ ، الكويت ٢٠٠٤م .
- تأسيس الدولة الحديثة.. التطور الوطني وانعكاساته على التنمية العمرانية الشاملة في المملكة العربية السعودية الدكتور / فيصل عبد العزيز المبارك ، العدد ١١ ، الكويت ٢٠٠٤ م.
- الحملة العثمانية على الإحساء عام ١٢٨٨هـ – ١٨٧١ من خلال الوثائق العثمانية ، الدكتور / فيصل عبد الله الكندري ، العدد ١٠ ، الكويت ٢٠٠٣م .
- حجم وأنماط استهلاك الطاقة الكهربائية بدولة الكويت والعوامل الجغرافية المؤثرة فيها ، دراسة تحليلية نقدية في جغرافية الاستهلاك ، الدكتور / غانم سلطان أمان ، العدد ٩ ، الكويت ٢٠٠٢ م .
- دراسة ميدانية لأسباب الطلاق الاجتماعية والنفسية في الكويت في مطلع الألفية الثالثة الدكتور / عبد الوهاب الظفيري الدكتور / عبد اللطيف محمد خليفة ، الدكتور / حسني حمدي ، العدد ٨ ، الكويت ٢٠٠١ م .

■ تكامل نظم تحديد المواقع ، ونظم المعلومات الجغرافية ، (وادي حنيفة نموذج للدراسة) الدكتور / عبد الله بن محمد القرني، الدكتور / محمد الخزامي عزيز ، العدد ٧ ، الكويت ٢٠٠١م .

■ التطور الاقتصادي في الكويت ١٩٤٦-١٩٧١م ، الدكتور غضبان موسى الحاتم ، العدد ٦ ، الكويت ٢٠٠١م

■ بناء مقياس للذنب وعلاقته ببعض متغيرات الشخصية لدى عينة من طلاب جامعة الكويت ، الدكتور / بدر محمد الأنصاري ، العدد ٥ ، الكويت ٢٠٠١ م .

■ الأدب المسرحي في دول الخليج ، الدكتور/ محمد مبارك الصوري العدد ٤ ، الكويت ٢٠٠١ م .

■ مكونات الشخصية لدى الشباب الكويتي من الجنسين : دراسة عاملية ، الدكتور/ بدر محمد الأنصاري ، العدد ٣ ، الكويت ١٩٩٨م .

■ رحلة مرتضى بن علوان إلى الأماكن المقدسة والإحساء والكويت والعراق ١١٢٠ / ١١٢١هـ - ١٧٠٩ م ، دراسة وتحقيق الدكتور / سعيد بن عمر آل عمر العدد ٢ ، الكويت ١٩٩٧م .

■ مجموعة بحوث تناقش الأبعاد النفسية لآثار الغزو العراقي على دولة الكويت ، إعداد الدكتور / عبد الفتاح إبراهيم القرش ، الدكتور / بدر محمد الأنصاري ، الدكتورة / فوزية عباي هادي ، العدد(١) الكويت ١٩٩٦م .

ثانياً : سلسلة إصدارات بحوث الندوات والمؤتمرات :

* بحوث ندوة «الكويت كيف تكون مركزاً مالياً عالمياً»، والتي عقدت بتاريخ ٢٠ ديسمبر ٢٠٠٥م، الكويت ٢٠٠٦م.

* بحوث ندوة « التكامل الاقتصادي بدول مجلس التعاون الخليجي : الممكن والمأمول »، والتي عقدت بتاريخ ١٤ مارس ٢٠٠٥م ، الكويت ٢٠٠٥م .

* بحوث ندوة « وثائق الخليج العربي »، والتي عقدت بتاريخ ١١ ديسمبر ٢٠٠٤م ، الكويت ٢٠٠٤م .

* بحوث ندوة « مستقبل مشاركة المرأة الخليجية في التنمية الشاملة من منظور رؤى ثلاثة أجيال » ٢٨ مايو ، الكويت ٢٠٠٢ م .

* بحوث ندوة « الكويت وأربعون عاماً على الاستقلال – حوار وطني حول : إنجازات الحاضر وتطلعات المستقبل » ، ١٢-١٣ مارس ، الكويت ٢٠٠١ م .

* بحوث ندوة « مجلس التعاون الخليجي وجهود الأمن والاستقرار الإقليمي خلال العقد القادم . الفرص والقيود » ، ١-٢ مايو ، الكويت ٢٠٠١ م .

* بحوث ندوة « واقع ومستقبل مؤسسات المجتمع المدني في دول مجلس التعاون الخليجي » ٣-٤ إبريل ٢٠٠٠م .

* بحوث ندوة « المرسوم الأميري بقانون بمنح المرأة حقوقها السياسية واستشراف دورها المأمول وتحدياته » ، الكويت ٤-٥ أكتوبر ١٩٩٩ م.

* أوراق عمل الحلقة النقاشية حول « قضايا نفطية بالتعاون مع وزارة النفط الكويتية » الكويت ١٧ مايو ١٩٩٩ م .

* بحوث ندوة « نحو آفاق جديدة للعلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي وإيران : المستجدات الإقليمية والدولية ومتطلبات التغيير » ، الكويت ١٥-١٧ مايو ١٩٩٩ م. (جزءان).

* أوراق عمل الحلقة النقاشية « مجلس التعاون الخليجي – التحديات وسط أحداث أمنية متغيرة » ، الكويت ، ١٩٩٨م .

* بحوث ندوة « مستقبل العلاقات العربية – العربية بعد تحرير الكويت ٢٦-٢٨ مايو ١٩٩٧م» ، الكويت ١٩٩٨م .

* بحوث المؤتمر العالمي عن آثار العدوان العراقي على دولة الكويت ، الكويت ٢-٦ إبريل ١٩٩٤ م – الطبعة الأولى ، الكويت ١٩٩٦م . (ثلاثة أجزاء) .
  - الآثار السياسية والاقتصادية .
  - الآثار النفسية والاجتماعية .
  - الآثار البيئية والصحية .

* وقائع الندوة العلمية الرابعة لدول مجلس التعاون الخليجي « وحدة التاريخ والمصير وحتمية العمل المشترك » . الفترة من ١٥-١٧ نوفمبر ١٩٩٣م . (جزءان).

ثالثاً : سجل الأحداث الجارية لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي :

وهو دورية فصلية تعني برصد وتسجيل الأحداث الجارية في منطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي ، وقد صدر العدد الأول منها في عام ١٩٩٧م ، ووصلت (٣٧) عدداً حتى مارس ٢٠٠٦م .

رابعاً : مجلدات وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي:

١ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٥م .

٢ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٦م .

٣ ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٧م .

٤ ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٨م .

٥ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٩م .

٦ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٨٠م .

٧ـ وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٨٢م .

٨ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من: ١٩٩٠م ـ ١٩٩١ / ١٩٩٩ـ ٢٠٠٠م .

٩ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من: ١ / ٧ / ٢٠٠٠ ـ ٣٠ / ٦ / ٢٠٠١م .

١٠ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من: ١ / ٧ / ٢٠٠١ ـ ٣٠ / ٦ / ٢٠٠٢م .

١١ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من : ١/ ٧/ ٢٠٠٢ ـ ٣٠/ ٦/ ٢٠٠٣م.

١٢ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من : ١/ ٧/ ٢٠٠٣ ـ ٣٠/ ٦/ ٢٠٠٤م.

١٣ ـ وثائق مختارة لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي من : ١/ ٧/ ٢٠٠٤ ـ ٣٠/ ٦/ ٢٠٠٥م.

خامساً: سلسلة ملخصات الرسائل الجامعية «الماجستير والدكتوراه»

١- تاريخ العلاقات السياسية بين الكويت والعراق في الفترة من (١٩٦١ ـ ١٩٧٣م) إعداد محمد نايف العنزي (رسالة ماجستير) الرسالة رقم (١) مايو ٢٠٠٥م.

٢- الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الحجاز (١٢٩٧ ـ ١٣٢٣هـ) (١٨٨٠ ـ ١٩٠٥م) إعداد حمد محمد القحاني (رسالة ماجستير) الرسالة رقم (٢) يونيو ٢٠٠٥م.

٣- مجلات الأطفال الكويتية ودورها في بناء الشخصية الإسلامية، إعداد طارق أحمد البكري (رسالة دكتوراه)، الرسالة رقم (٣) يونيو ٢٠٠٦م.

٤ ـ موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس سندم دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، إعداد تورة يوسف المواري (رسالة ماجستير)، الرسالة رقم (٤) أغسطس ٢٠٠٦م.



تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

رئيس التحرير

الأستاذ الدكتور/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل

صدر العدد الأول في
يناير ١٩٧٧

الاشتراكات

	في الكويت	في الدول العربية	في الدول الأجنبية
الأفراد	٣ دنانير	٤ دنانير	١٥ دولاراً
المؤسسات	١٥ ديناراً	١٥ ديناراً	٦٠ دولاراً

المراسلات

توجه جميع المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

مجلة الحقوق - جامعة الكويت ص.ب: ٦٤٩٨٥ الشويخ - ب 70460 الكويت

تلفون: ٤٨٣٥٧٨٩ - ٤٨٤٧٨١٤ فاكس: ٤٨٣١١٤٣

E-mail: jol@kuc01.kuniv.edu.kw

عنوان المجلة في شبكة الإنترنت http://www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/jol

ISSN 1029 - 6069

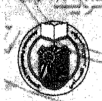
المجلة العربية للعلوم الإنسانية

أكاديمية - فصلية - محكمة

بحوث باللغة العربية والإنجليزية

مناقشات - عروض كتب - تقارير

مجلس النشر العلمي



رئيس التحرير: د. فيصل عبدالله الكندري

P.o.Box: 26585-Safat.13126 kuwait

Tel: (+965)4817689 – 4815453 Fax: (+965) 4812514

E-mail:ajh@kuc01.kuniv.edu.kw http://www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/ajh/

حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية

ANNALS OF THE ARTS AND SOCIAL SCIENCES

- مجلة فصلية محكمة.
- تصدر عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت.
- صدر العدد الأول سنة ١٩٨٠م.
- تنشر الموضوعات التي تدخل في مجالات اهتمام الأقسام العلمية لكليتي الآداب والعلوم الاجتماعية.
- تنشر الأبحاث والدراسات باللغتين العربية والإنجليزية شريطة أن لا يقل حجم البحث عن ٥٠ صفحة وأن لا يزيد عن ٢٠٠ صفحة مطبوعة من ثلاث نسخ.
- لا يقتصر النشر في الحوليات على أعضاء هيئة التدريس لكليتي الآداب والعلوم الاجتماعية فحسب، بل يشمل ما يعادل هذه التخصصات في الجامعات والمعاهد الأخرى داخل الكويت وخارجها.
- تمنح المجلة الباحث خمسين نسخة من بحثه المنشور كإهداء.



ثمن الرسالة للأفراد
(٥٠٠ فلس)

نوع الاشتراك	الكويت	الدول العربية	الدول الأجنبية
الأفراد	٤ دنانير	٦ دنانير	٢٢ دولاراً
المؤسسات	٢٢ ديناراً	٢٢ ديناراً	٩٠ دولاراً

جميع المراسلات توجه إلى رئيسة تحرير حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية
ص.ب 17370 الخالدية 72454 الكويت - هاتف 4810319 (965) - فاكس 4810319 (965)
ISSN 1560-5248 Key title: Hawliyyat Kulliyyat Al-Adab
www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/aass E-mail: aass@kuc01.kuniv.edu.kw

مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

مجلة علمية فصلية محكمة تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

صدر العدد الأول في يناير ١٩٧٥

رئيسة التحرير

د. فاطمة حسين يوسف العبد الرزاق

ترحب المجلة بنشر البحوث والدراسات العلمية المتعلقة بشؤون منطقة الخليج والجزيرة العربية في مختلف مجالات البحث والدراسة (باللغتين العربية والانجليزية).

ومن أبوابها :

- البحوث (باللغتين العربية والانجليزية)
- عـرض الكـتـب ومراجعتها
- البيبلوجرافيا العربية

الإشتراكات

داخل دولة الكويت

٣ دنانير للأفراد - ١٥ دينار للمؤسسات.

الدول العربية

٤ دنانير للأفراد - ١٥ دينار للمؤسسات.

الدول غير العربية

١٥ دولار للأفراد - ٦٠ دولار للمؤسسات.

ترسل قيمة الاشتراك للأفراد مقدماً باسم مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية مسحوب على أحد المصارف الكويتية

المراسلات

توجه جميع المراسلات باسم رئيسة تحرير مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

ص. ب : 17073 الخالدية

الرمز البريدي 72451 الكويت

تلفون : 4984067 - 4984066 - 4833215 (965+)

فاكس : 4833705 (965+)

E-mail:jotgaaps@kuc01.kuniv.edu.kw

Http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/jgaps

ISSN: 0254-4288

Depository Number:345 / 2006
ISBN: 99906-88-03-6